MONDADORI

JOHN KEEGAN

INTELLIGENCE

STORIA DELLO SPIONAGGIO MILITARE DA NAPOLEONE A AL-QAEDA

INTRODUZIONE

Questo libro si propone di rispondere a una semplice domanda: quanto è utile l'intelligence in guerra? Il numero delle pubblicazioni sull'argomento fa ritenere che sia davvero importante. Gli scaffali scricchiolano sotto il peso dei volumi sulla macchina tedesca Enigma, sulla scuola di cifra britannica di Bletchley Park che ha violato Enigma, sulla scoperta dei codici giapponesi da parte americana, sulle operazioni di depistaggio per sviare il nemico, sugli agenti che hanno rischiato la vita perché tale attività andasse a buon fine o per scoprire dall'interno i segreti del campo avverso. La letteratura sui fatti realmente accaduti è surclassata dalla narrativa. Nel XX secolo i romanzi spionistici sono diventati una delle più popolari forme di letteratura e i suoi maestri, da John Buchan a John Le Carré, hanno guadagnato con le loro opere fama e ricchezza. Il clima creato dai maestri dei romanzi di spionaggio ha influito profondamente sull'atteggiamento popolare nei confronti dell'attività di intelligence. Il grande fascino esercitato da codici cifrati, dead letter box* infiltrati, «voltafaccia» di agenti doppi, sorveglianza, intercettazioni, e dozzine di altri aspetti del mondo dei servizi segreti ha avuto l'effetto di rappresentare tali tecniche come fini a se stesse. La «spia» ha raggiunto così lo status di eroe, o in alcuni casi di anti-eroe, diventando una figura misteriosa e attraente, più importante per ciò che era che per ciò che faceva. È interessante notare come anche tra i più famosi racconti di spionaggio sono pochissimi quelli che stabiliscono un legame fra l'attività della spia e la ragione per la quale presumibilmente rischia la vita sul campo. Per esempio, nel Mantello verde,1 il magnifico romanzo di John Buchan sull'attività informativa in Turchia durante la prima guerra mondiale, diventa impossibile per il lettore capire, alla fine, cos'ha fatto esattamente Sandy nelle vesti di Mantello Verde: ha vanificato una jihad islamica contro la Gran Bretagna e i suoi alleati o, al contrario, è diventato lui stesso un profeta musulmano? Nell’Enigma delle sabbie,2 il primo serio romanzo di spionaggio pubblicato e tuttora uno dei migliori, Erskine Childers fa capire acutamente come i tedeschi potrebbero organizzare un'invasione della costa orientale della Gran Bretagna attraverso canali segreti attorno alle isole Frisone, ma la conclusione del racconto non dice che le rivelazioni dei due patriottici velisti abbiano portato l'Ammiragliato a prendere le dovute precauzioni. Nel meraviglioso Kim di Kipling, in apparenza un'indimenticabile descrizione della vita

indiana on the road ma, di fatto, un romanzo spionistico, l'eroe contribuisce inconsapevolmente a mandare a monte una sollevazione in uno degli Stati principali, eppure tutto si riduce al trarre in inganno alcune spie russe lungo il confine himalayano. In quasi nessuna delle brillanti e convincenti ricostruzioni della vita delle spie e dei cacciatori di spie John Le Carré giunge a una conclusione obiettiva su ciò che fanno i suoi personaggi. Stanno combattendo la guerra fredda ma, malgrado tutte le loro complesse macchinazioni, la guerra fredda continua. L'autore poteva sostenere a giusto titolo che stava rappresentando la realtà delle cose. Per fortuna la guerra fredda non è mai scoppiata, sicuramente non in termini militari, ed è stato il ruolo dei servizi informativi di entrambe le parti a fare in modo che ciò non accadesse. Stavano giocando, e l'obiettivo era quello di continuare il gioco, non di vincerlo. Nessuno può affermare o lamentare il fatto che, in assenza di un risultato tangibile, l'intelligence sia un'attività futile. I servizi informativi di ogni paese traggono origine dagli sforzi fatti per evitare che il nemico acquisisca un vantaggio militare e per cercare a propria volta di acquisirlo. In tempo di pace i servizi informativi possono semplicemente girare in folle, in guerra dovrebbero portare alla vittoria. Quanto sono efficaci? Come fanno a raggiungere - o non raggiungere - lo scopo? Tutti gli autori di romanzi di spionaggio hanno diffuso un'enorme quantità d'informazioni - alcune corrette, altre fuorvianti - sulle tecniche di intelligence. Pochi invece, anche fra quelli che hanno avuto esperienze personali in campo informativo come John Le Carré, hanno esposto in modo completo le componenti essenziali e la sequenza delle reali operazioni di intelligence. La cosa è comprensibile. Gran parte dell'attività informativa è banale e burocratica, impossibile da riportare in forma leggibile. Tuttavia, anche gli elementi più banali sono essenziali se si vuole che le informazioni siano utili. Ecco i cinque stadi fondamentali. 1. Acquisizione. Bisogna reperire le informazioni. Queste possono essere già disponibili in forma scritta, ma essere state trascurate. Un ex direttore della CIA metteva in guardia i suoi analisti da quello che definiva il «fattore Enciclopedia Britannica»: non sprecate energie per scoprire informazioni che si possono trovare liberamente nei quotidiani, nelle riviste o nelle monografie accademiche. La Russia di Stalin ha preso ogni precauzione per rendere il più possibile difficile acquisire informazioni, limitando la distribuzione di materiale comune quali le guide del telefono e le cartine stradali. In linea generale, tuttavia, si può ritenere che le informazioni utili a

un avversario siano quelle definite «segrete» e che devono essere raccolte con mezzi clandestini. Quelli più abituali sono lo spionaggio, in tutte le sue forme, definito oggi in termini tecnici «humint» (human intelligence); l'intercettazione delle comunicazioni avversarie, ossia la «sigint» (signal intelligence), che richiederà probabilmente una fase di decifrazione; la sorveglianza visiva o l'acquisizione di immagini, con ricognizione fotografica o tramite sensori da aerei o satelliti. 2. Consegna. Dopo aver raccolto le informazioni, è necessario inviarle ai loro potenziali utilizzatori. La consegna è sovente la fase più difficile, specie per chi deve trasmettere dati acquisiti tramite humint. L'agente può essere sorvegliato, o può temere a giusto titolo di essere ascoltato o intercettato, o può rischiare di essere arrestato nel punto d'incontro. Inoltre, chi deve inviare le informazioni è sempre sotto la pressione del tempo. Le informazioni, infatti, invecchiano o vengono superate dagli eventi. Se non vengono inviate per tempo, preferibilmente in «tempo reale», in modo che consentano di agire, perdono il loro valore. 3. Accettazione. Bisogna che le informazioni vengano credute. Gli agenti che propongono i loro servigi devono fornire delle credenziali; potrebbero infatti essere degli infiltrati. I propri agenti operativi possono essere stati plagiati o essere caduti sotto il controllo del servizio di controspionaggio nemico. Anche ciò che forniscono in buona fede può essere sbagliato, o vero solamente a metà. Le intercettazioni sembrano più affidabili, ma possono essere contraffatte. E anche se non lo sono, possono dire solo una parte della verità. Henry Stimson, segretario di Stato americano, metteva giustamente in guardia circa la differenza tra il leggere la posta di qualcuno e leggere nella sua mente. 4. Interpretazione. La maggior parte delle informazioni giunge in modo frammentario. Per formare un quadro completo, i tasselli devono essere composti fino a creare un mosaico. Ciò richiede il più delle volte il lavoro di numerosi esperti, che avranno difficoltà nello spiegarsi a vicenda ciò che hanno capito sulla base di singoli indizi e che saranno in disaccordo sulla loro importanza relativa. Infine, la creazione di un quadro completo può richiedere che un superiore proponga un'ipotesi audace, che può essere più o meno esatta. 5. Applicazione. Gli agenti di intelligence lavorano a un livello subordinato, sicché non solo devono essere convinti dell'affidabilità del materiale da loro raccolto, ma devono anche convincere coloro che sono deputati a prendere le decisioni, i capi politici e i comandanti sul campo, dell'affidabilità dei loro suggerimenti. Il segreto «d'oro», l'elemento di «informazione pura» che

toglierebbe ogni dubbio e guiderebbe un generale o un ammiraglio verso la soluzione infallibile del suo problema operativo, non esiste. Non solo le informazioni sono ben lungi dall'essere totalmente affidabili, ma il loro valore viene alterato dallo svolgersi degli eventi. Come osservò in modo indimenticabile Moltke il vecchio, l'artefice della brillante vittoria prussiana sull'Austria e la Francia nel XIX secolo e forse il più grande genio militare di tutti i tempi, «nessun piano sopravvive ai primi cinque minuti di scontro con il nemico». In modo altrettanto veritiero avrebbe potuto dire che nessuna valutazione informativa, per quanto possano essere solidi i suoi fondamenti, soprawiverà integralmente alla prova dell'azione. Questo libro è una raccolta di casi esemplari, a partire dall'età della vela, quando la maggiore difficoltà era acquisire informazioni di valore in un lasso di tempo che le rendesse utili, per finire ai tempi moderni, dove la sovrabbondanza di notizie di ogni tipo minaccia di sopraffare la capacità della mente umana di valutarne l'utilità. L'idea di fondo di queste pagine è che l'intelligence in guerra, per quanto utilissima, non indica infallibilmente la strada della vittoria. La vittoria è un premio aleatorio, acquisito con il sangue più che con il cervello. Insomma, l'intelligence è l'ancella del soldato, non la sua padrona.

I LA CONOSCENZA DEL NEMICO

Intelligence strategica «Nessuna guerra può essere combattuta con successo senza informazioni tempestive e sicure» scrisse il grande duca di Marlborough. Anche George Washington era d'accordo: «La necessità di procurarsi buone informazioni è evidente e non merita ulteriori discussioni». Nessun soldato, marinaio o aviatore assennato lo contesta. Fin dai tempi più remoti i capi militari hanno sempre cercato informazioni sul nemico, sui suoi punti di forza e di debolezza, sulle sue intenzioni, sui suoi schieramenti. Alessandro il Grande, che da ragazzo presiedeva la corte macedone quando suo padre Filippo era assente per una campagna militare, veniva ricordato dai visitatori provenienti dalle terre che in seguito avrebbe conquistato per l'insistenza delle sue domande su quanta gente popolasse i loro territori, quanto fossero produttivi i terreni, quali fossero i percorsi delle strade e dei fiumi che li attraversavano, quali le posizioni di città, porti e capisaldi, nonché sull'identità degli uomini più importanti. Il giovane Alessandro stava raccogliendo quelle che oggi verrebbero definite informazioni economiche, regionali o strategiche, e le conoscenze accumulate gli tornarono utili quando iniziò l'invasione dell'impero persiano, sterminato per estensione ed estremamente vario per composizione. Alessandro trionfò perché portò sui campi di battaglia una forza combattente feroce di guerrieri tribali personalmente devoti alla monarchia macedone, ma anche perché conquistò l'impero persiano a pezzi, attaccandone i punti deboli e sfruttandone le divisioni interne. La strategia del divide et impera, basata solitamente su informazioni regionali, era il fondamento della costruzione di molti grandi imperi. Non dì tutti, però. I Mongoli preferivano il terrore: pensavano bastassero le voci sul loro avvicinarsi per sbaragliare ogni resistenza. Se poi la doppiezza ne aumentava la terribile fama, tanto meglio. Nel 1258, quando comparve dal deserto, Hiilagii promise al califfo al-Musta'sIm, capo spirituale dell'Islam e sovrano dell'impero musulmano, di salvargli la vita se Baghdad si fosse arresa. Non appena al-Musta'sTm si fu sottomesso, venne strangolato e le orde ripresero il proprio cammino. Tuttavia i Mongoli, popolazione nomade abituata a spostamenti su vasta scala, conoscevano molte cose e, come tutti i nomadi, quando non erano in guerra erano sempre pronti a commerciare. I mercati costituivano i principali centri di scambio delle informazioni oltre che dei beni, e i predoni erano soliti chiedere - come fecero gli Unni ai

Romani e, molto spesso, i Vichinghi - il permesso di allestire mercati ai confini delle terre colonizzate. Il commercio era in genere il preludio alla predazione. Gli affari potevano seguire la bandiera, come si affermava in tutta tranquillità in epoca vittoriana, ma altrettanto frequentemente capitava il contrario. Gli imperi nascenti, per i quali i nomadi erano più un fastidio che una minaccia, adottavano un atteggiamento diverso. Concedevano e revocavano il permesso di commerciare e allestire mercati lungo i loro confini come mezzo deliberato di controllo locale.1 E poi perseguivano un'attiva politica di «proiezione». I faraoni della XII dinastia non si limitarono a costruire una robusta cintura di forti lungo il confine dei territori conquistati fra l'Egitto e la Nubia, ma crearono anche una forza di frontiera e le diedero degli ordini permanenti. Il suo compito era sia prevenire le incursioni dei Nubiani nella valle del Nilo sia pattugliare in profondità il deserto e riferire. Un rapporto scritto su un papiro conservato a Tebe dice: «Abbiamo trovato le tracce di 32 uomini e 3 asini». Nonostante abbia circa 4000 anni, sembra scritto ieri. Nell'antico Egitto il problema dei confini era perfettamente gestibile, giacché la stretta valle del Nilo, nel bel mezzo del deserto, richiedeva misure protettive minime. Viceversa, l'impero romano era circondato su tutti i lati da nemici, che potevano giungere sia via mare sia dalla terraferma, e doveva essere difeso da un complesso sistema di fortificazioni statiche e da eserciti mobili. Al culmine del loro potere i governanti romani preferirono una difesa attiva a quella passiva e mantennero imponenti forze d'attacco nei punti strategici, ubicati solitamente non sulla linea di confine, ma all'interno. Le difese lungo le frontiere furono rinforzate soltanto quando il loro potere diminuì e aumentò quello degli avversari. Tuttavia, Roma diede grande importanza all'attività di raccolta delle informazioni sia durante la sua ascesa sia durante il suo declino. La conquista della Gallia da parte di Cesare fu dovuta tanto al migliore uso delle informazioni quanto alla maggiore forza di combattimento delle sue legioni. Cesare s'impegnò attivamente nel raccogliere informazioni economiche e regionali, così come aveva fatto Alessandro, e fece una valutazione fredda e cinica dei difetti etnici dei Galli, della loro presunzione, incostanza, inaffidabilità e scarsa capacità di reazione. E fu altrettanto freddo nello sfruttare i vantaggi che gli procurava la conoscenza dei loro punti deboli. Acquisì una profonda competenza etnografica sulle peculiarità e le divisioni tribali, che sfruttò spietatamente per sconfiggerli. Disponeva, però, anche di un sistema molto sviluppato di

intelligence tattica, nettamente separata da quella strategica, e quando avanzava impiegava unità esploranti a corto e medio raggio per condurre ricognizioni fino a 30 chilometri davanti al grosso delle forze, per osservare il terreno e spiare la disposizione del nemico. Un importante principio era quello che i comandanti di tali unità avevano accesso immediato e diretto alla sua persona. Non fu Cesare a inventare il sistema di intelligence romano, che era il prodotto di diversi secoli di esperienza militare. Lo conferma il fatto che, ai tempi delle guerre galliche (I secolo a.C), esistevano termini ben precisi per designare le diverse categorie di unità esploranti: i procursatores, che conducevano la ricognizione a breve raggio subito davanti all'esercito; gli exploratores, esploratori a più lungo raggio; gli speculatores, che spiavano all'interno del territorio nemico. L'esercito romano si serviva anche di informatori locali (indices), di prigionieri di guerra, di disertori e di ostaggi civili.2 Pur non essendo stato l'inventore del sistema, si può comunque ascrivere a Cesare la professionalizzazione e l'istituzionalizzazione di alcune delle caratteristiche più importanti, in particolare la concessione agli esploratori del diritto di accesso diretto al comandante supremo. Se necessario, si recava sul posto a vedere la situazione con i propri occhi, intervento pericoloso ma a volte decisivo. La crisi dell'impero nel IV secolo richiese la presenza pressoché costante sul campo di uno degli imperatori (alla fine erano due e, in alcuni casi, anche di più), una necessità che, a Adrianopoli nel 378, portò alla morte di uno di loro, alla progressiva rovina e al collasso dell'impero. La mattina della disfatta l'imperatore Flavio Valente era stato in stretto contatto con i suoi exploratores, che gli avevano riferito correttamente la forza e la disposizione del nemico. Ciò che è seguito non fa che confermare una profonda e durevole verità, e cioè che «la sopravvivenza militare e politica non dipende esclusivamente dalle buone informazioni».3 Tuttavia, i sistemi non cambiano radicalmente se non si modificano le circostanze, e queste non mutarono granché nei cinque secoli di dominio dell'impero romano (I secolo a.C. - IV secolo d.C). In quel periodo la ricognizione veniva condotta ascoltando e osservando, le comunicazioni si avvalevano della parola o dei dispacci, la maggiore velocità di trasmissione possibile era quella di un buon cavallo. Ciò che valeva per Roma rimase valido per il mondo intero per altri 1500 anni. Il crollo dell'impero romano d'Occidente nel V secolo d.C. comportò anche quello dei servizi informativi organizzati e di servizi ausiliari quali la pubblicazione di guide e cartine (nonostante le mappe

romane ci risultino strane, dato che in genere hanno la forma di un tracciato monodimensionale e non di una rappresentazione bi-dimensionale delle caratteristiche del territorio, la loro scomparsa fu una grave perdita per i comandanti impegnati nelle campagne militari). Cosa ancor peggiore fu il progressivo degrado e la totale rovina del sistema stradale. Le strade romane erano state costruite soprattutto per garantire rapidi spostamenti in qualsiasi condizione meteorologica e la loro manutenzione era affidata alle legioni, che erano insieme unità combattenti e unità del genio. La disgregazione dell'impero portò alla cessazione dei lavori su elementi chiave del sistema di trasporti, quali ponti e guadi. Ovviamente, durante il periodo delle conquiste romane non esisteva una rete stradale - Cesare aveva raggiunto la Gallia interrogando i mercanti e la popolazione locale e arruolando delle guide -, ma erano state le strade che avevano permesso a Roma di difendere il proprio impero per cinque secoli, e il dissesto della loro pavimentazione rese impossibile condurre operazioni militari veloci a lungo raggio. Ciò non aveva importanza per i governanti barbari che succedettero ai Romani, dato che il loro unico obiettivo era mantenere l'autorità locale. Tuttavia, quando nell'VIII e nel IX secolo, sotto gli imperatori carolingi, ripresero i tentativi di stabilire vasti domini imperiali, la mancanza di strade ostacolò notevolmente la riconquista. Le cose andarono ancora peggio allorché si cercò di penetrare nelle regioni germaniche poste oltre i vecchi confini romani. In quell'ambiente selvaggio non c'erano strade e non era facile ottenere informazioni. Un'idea delle difficoltà con cui si dovettero misurare i conquistatori medievali ci è trasmessa dall'esperienza dei Cavalieri teutonici nel loro sforzo di conquistare e cristianizzare le coste baltiche nel XIV secolo. I Cavalieri teutonici, un ordine crociato dedicato alla conversione dei prussiani e dei lituani, erano ricchi e ben organizzati. Operavano da una catena di solidi castelli costruiti sulla costa baltica, nei quali erano al riparo dagli attacchi e potevano organizzare le loro spedizioni nell'interno. Uno dei principali teatri operativi era una striscia di terra non conquistata, larga un paio di centinaia di chilometri, fra la Prussia orientale e la Lituania, un dedalo di paludi, laghi, fiumiciattoli, boschetti e foreste attraverso i quali era quasi impossibile muoversi. I Cavalieri reclutarono degli esploratori locali per tracciare delle piste e riferire. Le loro informazioni furono raccolte in una guida militare, Die Lithauischen Wegeberichte, redatta fra il 1384 e il 1402. Spiega, per esempio, che i Cavalieri che desideravano recarsi a Vandziogala

da Samogitia, due località situate nei pressi dell'attuale città lituana di Kaunas e distanti, con le strade odierne, una cinquantina di chilometri, dovevano prima percorrere un sentiero nella boscaglia, quindi aprirsi una via dentro un'ampia foresta, poi attraversare nell'ordine una brughiera, un'altra brughiera, una seconda foresta («lunga quanto un tiro d'arco e attraverso la quale vi dovrete nuovamente aprire la strada»), una terza brughiera e una terza foresta. Al di là c'era la vera e propria Wiltnisse (landa). Ecco come la descrive un esploratore prussiano in una lettera riportata nel Wegeberichte: «Sappiate nella vostra saggezza che per grazia di Dio Gedutte e la sua compagnia sono tornati sani e salvi e hanno completato tutto ciò che ci avete incaricati di fare, e hanno segnato il cammino fino a 4 miglia e mezzo di questa parte dello Njemen, lungo un percorso che attraversa il Njemen e finisce dritto nella campagna». Il tono del rapporto ricorda quello della pattuglia di confine egizia di 3000 anni prima; il terreno descritto è quello sul quale il Gruppo di armate Nord tedesco sarebbe avanzato verso Leningrado nel 1941, incontrando ostacoli che i Cavalieri teutonici avrebbero considerato familiari.4 Curiosamente, nell'XI secolo i Crociati avevano incontrato molte meno difficoltà per raggiungere Gerusalemme e la Terra Santa. Nel 1394 il Grande Maestro dei Cavalieri teutonici, alla domanda del duca Filippo di Borgogna se l'anno seguente ci sarebbe stata una crociata baltica, rispose con queste parole: «È impossibile fare previsioni sul futuro, soprattutto perché le nostre spedizioni devono attraversare vaste distese d'acque e lande deserte su strade pericolose ... ragion per cui esse dipendono spesso dalla volontà e dalla benevolenza di Dio, oltre che dal tempo». Anche se con altri termini, un moderno ufficiale addetto alle informazioni potrebbe rispondere più o meno allo stesso modo. I Crociati, invece, avevano potuto avanzare molto più agevolmente, viaggiando sia via mare sia lungo le strade romane superstiti in Italia o all'interno dei domini dell'impero romano d'Oriente (bizantino) in Europa meridionale, dove l'amministrazione imperiale provvedeva alla manutenzione delle vie di comunicazione e garantiva rifornimenti. Una volta giunti a Costantinopoli, furono assegnati loro guide e uomini di scorta e poterono proseguire sulle grandi strade militari romane che portavano ai monti del Tauro. In quella che oggi è la Turchia orientale, già invasa dai Selgiuchidi provenienti dall'Asia centrale, trovarono invece un paesaggio devastato: strade dissestate, cisterne distrutte, pozzi prosciugati, ponti crollati, villaggi deserti. Era un assaggio di come una popolazione nomade a

cavallo poteva ridurre, soltanto con la razzia e l'incuria, una campagna civilizzata. Le fasi finali della marcia verso Gerusalemme si rivelarono molto più difficili della partenza dall'Europa.5 Durante il Medioevo, nel corso delle campagne militari in Europa occidentale, i comandanti degli eserciti trovarono condizioni avverse a un'efficiente conduzione delle operazioni. Il problema principale era la cronica mancanza di denaro, in una società che di fatto non faceva uso di moneta, cosa che rendeva difficile il reclutamento degli eserciti e, sovente, pressoché impossibile assicurare loro cibo e rifornimenti. I movimenti erano problematici, data l'assenza di un sistema stradale praticabile in qualsiasi condizione meteorologica, e la mancanza d'informazioni ostacolava gli sforzi compiuti dai governanti per schierare le forze che riuscivano a reclutare là dove risultavano necessarie. Tale difficoltà divenne particolarmente grave durante le invasioni vichinghe del IX secolo. I Vichinghi, che avevano compiuto una rivoluzione nel campo della mobilità con lo sviluppo di lunghe e veloci imbarcazioni dotate di grande capacità di tenere il mare, comparvero senza preavviso ed ebbero il sopravvento grazie alla ferocia dei loro attacchi. Nella seconda fase della campagna di terrore che scatenarono nelle terre cristiane, dopo aver imparato a catturare i cavalli in gran quantità nei punti di sbarco si spinsero in profondità nell'interno, portando anche qui violenza e saccheggi. L'antidoto alle incursioni vichinghe sarebbe stata la creazione di marine militari, ma si trattava di un'impresa superiore alle forze dei re medievali. Un'altra soluzione sarebbe stata mantenere all'interno della Scandinavia un sistema informativo in grado di lanciare un allarme precoce, ma una simile raffinatezza era fuori della portata dei sovrani del IX secolo. Inoltre, le terre scandinave non erano luoghi adatti a stranieri indiscreti, ancorché dotati del denaro necessario per sciogliere le lingue. Si potevano fare molti più soldi con le incursioni che vendendo informazioni, e poi ai Vichinghi piaceva tagliar gole.6 Nel XIV secolo le condizioni belliche dell'Europa si erano notevolmente modificate a favore dei governanti locali. La necessità prioritaria di contrastare l'aggressione dei razziatori nomadi - Vichinghi nell'Ovest, Saraceni nel Sud, popoli a cavallo nell'Est - aveva stimolato la costruzione di difese fisse, quali barriere continue e catene di castelli, che avevano consolidato i confini, pacificato le terre di frontiera e ricreato le possibilità di commercio, con effetti benefici sulla ricchezza generale. Adesso i sovrani non solo avevano i soldi per pagare i soldati, ma avevano anche trovato i fondi per comperare informazioni e ingaggiare agenti

segreti, che si muovevano con una certa facilità fra i mercanti viaggiatori e, così almeno sospettavano le corti reali, sotto la copertura degli ordini religiosi. Che gli araldi, gli arbitri imparziali sul campo di battaglia, abbiano fatto di tutto per difendere la loro reputazione d'imparzialità è un segno di quanto comune fosse diventato lo spionaggio durante la guerra dei Cent'anni tra Francia e Inghilterra. Lo stesso fecero gli ambasciatori, anche se vennero creduti più raramente. Verso la metà del XIV secolo c'erano estese reti di agenti inglesi nella Francia settentrionale e nei Paesi Bassi, in genere stranieri che lavoravano per denaro, e analoghe organizzazioni francesi in Inghilterra, spesso identificate dal governo reale tra i monaci espatriati o tra i frati viaggiatori, anche se è difficile stabilire quanto ciò fosse vero. Rimane anche un mistero quanto valessero le loro informazioni. Nel Medioevo, trasmettere rapidamente i messaggi era più difficile di quanto sarebbe diventato nelle successive epoche, caratterizzate da migliori sistemi di comunicazione. Le strade erano in cattivo stato, l'affitto di cavalli poco affidabile, il mare un ostacolo, specie per la trasmissione di messaggi dalla Francia all'Inghilterra. I re inglesi cercarono di spianare la via. Il porto di Wissant, nella Francia settentrionale, il più vicino a Dover, era l'abituale punto di partenza, dove i costi della traversata erano fissati per legge. Dalla parte inglese della Manica i cavalli di posta erano mantenuti a spese del regno per i messaggi ufficiali. Un episodio dimostra che quei soldi erano spesi bene. Domenica 15 marzo 1360 giunse al Consiglio reale, in sessione a Reading, la notizia che quello stesso giorno i francesi avevano attaccato Winchester, a 160 chilometri di distanza. Non vi è però nessuna indicazione che questa informazione abbia determinato un allarme anticipato.7 Le informazioni in tempo reale erano intrinsecamente difficili da acquisire nel mondo medievale, fatta eccezione per le distanze molto brevi, e per di più non potevano essere trasmesse con rapidità sufficiente per anticipare il movimento delle forze nemiche. La situazione sarebbe rimasta immutata per diversi secoli. A volte le informazioni importanti non circolavano nemmeno nel ristretto ambito del campo di battaglia. Per esempio, il 16 novembre 1632, a Lùtzen, teatro di uno dei più importanti scontri della guerra dei Trent'anni, alla fine della giornata gli eserciti imperiale e svedese effettuarono entrambi un ripiegamento tattico. Il re svedese Gustavo Adolfo era stato ferito a morte e se Wallenstein, il comandante imperiale, avesse reiterato l'attacco, probabilmente avrebbe vinto. Tuttavia, nessuno dei due schieramenti era al corrente dei movimenti dell'altro. Il giorno dopo gli

svedesi tornarono, catturarono l'artiglieria imperiale, che era stata abbandonata perché mancavano i cavalli per trainarla, e trasformarono quella che avrebbe potuto essere una sconfitta in una vittoria.8 Benché gli eserciti europei del XVIII secolo fossero diventati molto più professionali di quelli della guerra dei Trent'anni, continuava a risultare difficile raccogliere informazioni in tempo reale. La campagna di Hohenfriedberg, condotta da Federico il Grande nel 1745, fu eccezionale. L'esercito imperiale si stava concentrando contro di lui per riconquistare la provincia della Slesia, di cui il re di Prussia si era impossessato illegalmente nel 1740. Egli venne a sapere in termini generali dei movimenti dell'avversario, ma per resistere all'attacco doveva disporsi in una posizione favorevole, attirandolo nella pianura slesiana dalle colline circostanti. La sua prima mossa fu di usare un agente doppio, un funzionario italiano presso il quartier generale imperiale, per diffondere la voce che i prussiani si stavano ritirando. Nascose quindi il proprio esercito in una zona accidentata e aspettò che arrivassero gli austriaci. Poiché questi non fecero alcuno sforzo per mascherare i loro movimenti, Federico potè sfruttare le regole di osservazione (indices) che, com'è noto, fornivano in tempo reale informazioni grossolane una volta che il nemico era in vista. La polvere, per esempio, era un indicatore importante: «Una nuvola generalizzata di polvere significava che i foraggieri nemici erano vicini. Lo stesso tipo di polvere, senza che si vedessero i reparti foraggieri, faceva ritenere che i vivandieri e i bagagli venissero inviati verso le retrovie e che il nemico stesse per muoversi. Torri di polvere dense e isolate indicavano che le colonne erano già in marcia». Ma vi erano anche altri segni. Nelle giornate terse, il riflesso del sole sulle spade e sulle baionette poteva fornire varie informazioni fino a una distanza di un chilometro e mezzo. Il maresciallo de Saxe, il grande contemporaneo francese di Federico, scrisse che «se i raggi sono perpendicolari, significa che il nemico sta muovendo verso di voi; se sono rotti e poco frequenti, si sta ritirando».9 Il 3 giugno Federico si era posizionato in un punto dominante che sovrastava la piana antistante a Hohenfriedberg. Verso le quattro del pomeriggio vide una nuvola di polvere, che svelò gradualmente otto enormi colonne austriache che avanzavano verso le postazioni prussiane, illuminate dal sole splendente. Quando cadde l'oscurità, Federico ordinò una marcia notturna. La mattina dopo ebbe inizio la battaglia di Hohenfriedberg. Nonostante avesse goduto di informazioni vantaggiose, Federico non vinse con facilità. Il suo esercito

era numericamente inferiore e gli austriaci e i loro alleati avevano manovrato nottetempo per aggirarlo. Come spesso accade in guerra, fu la superiorità della potenza di combattimento che portò alla vittoria, giacché il vantaggio informativo preliminare di Federico fu ben presto vanificato. Sono state la sua rapidità di pensiero nel fuoco dell'azione e la fiera reazione dei suoi soldati a modificare le sorti della battaglia.10 Lo stesso sarebbe accaduto più volte nei conflitti successivi. Nelle loro guerre fuori dall'Europa, e in particolare nelle fitte foreste del Nordamerica, dove i pellerossa - maestri nelle arti dell'esplorazione e della sorpresa - conoscevano a menadito ogni palmo di terreno, gli eserciti europei avrebbero subito cocenti sconfitte. La disfatta del generale Braddock a Monongahela, nei pressi della moderna Pittsburgh, dove nel 1755 un'imponente forza britannica fu annientata nel giro di poche ore, fu interamente dovuta al fatto che gli inglesi avanzarono alla cieca verso un'imboscata tesa dai francesi, guidati dai loro alleati nativi, in una zona boschiva inesplorata e di cui non esisteva cartografia. In quella che entrambe le parti finirono per chiamare «guerra americana», le informazioni mantennero una notevole importanza e crearono solitamente le basi per una vittoria o una sconfitta. Nei familiari campi di battaglia europei, durante le grandi guerre della Rivoluzione francese e dell'impero napoleonico (1792-1815), le sole informazioni risultarono raramente decisive. Ciò fu vero perfino durante la spedizione britannica contro i francesi in Spagna e Portogallo, nel corso della guerra di Spagna del 1808-14. Le informazioni, per quanto buone, viaggiavano troppo lentamente per dare un vantaggio in tempo reale. Di fatto, nella penisola iberica Wellington dipendeva dagli stessi mezzi informativi usati da Scipione nella sua campagna contro Nova Carthago (Nuova Cartagine) in Spagna nel III secolo a.C. Wellington, Cesare e Scipione impiegavano le fonti d'informazione nel medesimo modo. La loro prima preoccupazione era scoprire la configurazione del terreno (Wellington era un grande collezionista di mappe e almanacchi) e le caratteristiche del nemico. La raccolta delle informazioni tattiche - chi, dove e quando; quali erano le sue intenzioni e le sue capacità - era lasciata invece alla situazione contingente.11 Sia in Portogallo sia in Spagna Wellington aveva dalla sua la popolazione, che nei confronti dell'invasore francese provava antipatia e, dopo gli eccessi del 1808, odio. Non doveva cercare informazioni, gliene fornivano in quantità. La cosa difficile era separare il grano dalla pula. Un esempio molto più illuminante di raccolta

d'informazioni nel periodo che precedette l'avvento dell'elettricità fu l'organizzazione dell'intelligence durante la sua campagna per la conquista dell'India (Wellington ha comandato le armate d'India dal 1799 al 1804). La Gran Bretagna, tramite la Compagnia delle Indie orientali, controllava vaste enclave in Bengala, a Bombay e a Madras, ma ampie zone del subcontinente erano sotto il dominio di locali signori della guerra o orde di ladroni. I francesi, con la diplomazia, le tangenti e l'intervento diretto, cercavano di portare dalla loro parte una maggioranza di elementi antibritannici. Wellington, operando con piccole formazioni miste composte da britannici e indiani, si preoccupava principalmente di abbattere i governanti indipendenti come Tipu Sultan e Hyder Ali, feudatari del fiacco imperatore Moghul, che gestivano in modo efficace i loro eserciti e i loro Stati. Per poter vincere, Wellington aveva bisogno di un flusso costante di informazioni aggiornate, sia da lontano che da vicino, in modo da anticipare i movimenti dei nemici e conoscere tempestivamente cambi di alleanza, ammassamento di scorte, reclutamento di soldati e altri segnali di offensive imminenti. Il sistema convenzionale per garantirsi questa mole d'informazioni era la creazione di una forza da ricognizione, costituita da soldati già sotto il suo comando o reclutati fra la popolazione. In India i britannici ricorsero a un altro sistema informativo. Rilevarono quello preesistente e lo fecero loro. Il sistema degli harkara sembrava essere tipico dell'India. Date le smisurate dimensioni del subcontinente, il suo territorio accidentato e - fino alla costruzione delle ferrovie e delle strade principali durante il periodo della dominazione britannica - la mancanza di strade interurbane, il potere tendeva a essere locale. Anche quando venne centralizzato sotto i conquistatori Moghul nel XVI secolo, rimase assai frazionato. A Delhi i Moghul governavano per delega, sia a potenti funzionari provinciali sia a principi locali, in particolare nell'India occidentale e meridionale. Il sistema poteva funzionare solo se la corte riceveva regolarmente rapporti su ciò che avveniva nelle corti minori. Questi venivano inviati da due gruppi di fornitori di notizie: gli scrittori, spesso studiosi di ceto sociale elevato nel sistema di caste indiano, e le staffette, che portavano i messaggi scritti o verbali e i rapporti molto velocemente e coprendo lunghe distanze. Con il tempo tale sistema cedette il posto a un prodotto tipico indiano: le lettere d'informazioni, scritte di solito in persiano, la lingua della corte Moghul, in forma altamente stilizzata e a cadenza regolare, perlopiù settimanale. Le lettere nacquero

come documenti ufficiali ma divennero, man mano che gli scrittori e le staffette acquisirono l'indipendenza, una sorta di giornale privato. In realtà non era poi così privato; toccava all'harkara decidere a chi distribuire le lettere d'informazioni, assumendo così un'identità indistinta: in parte raccoglitore d'informazioni, in parte diffusore. Acquisì inoltre diritti particolari, che dovevano ovviamente essere retribuiti, e finì per essere considerato una sorta di corrispondente locale della corte, di cui si sapeva che lavorava per altri poteri residenti in un centro distante. Gli harkara sopravvissero perché, essendo indispensabili per coloro che stavano a entrambe le estremità del sistema, stabilirono il loro status di indipendenza. Avevano un ruolo difficile: fornire informazioni dubbie o fuorvianti poteva portare alla fustigazione o addirittura all'esecuzione. Tuttavia la punizione era personale, cioè non tendeva a minare il sistema. Quando, alla fine del XVIII secolo, i britannici iniziarono la progressiva sostituzione dei Moghul, questo sistema era profondamente radicato nella vita politica e militare indiana, tanto che il governo non poteva funzionare senza di esso. I britannici, che erano impegnati a ristabilire il potere dei Moghul su basi di efficienza, governando di fatto in vece loro pur lasciandoli nominalmente in carica, non fecero altro che rilevarlo. Essi «ricostituirono sotto il loro controllo il tipico sistema di intelligence indiano, che accomunava le capacità di scrittura e di conoscenza dei bramini istruiti con il fisico robusto e le capacità di corsa della gente delle tribù e delle caste inferiori».12 Wellington non avrebbe potuto insediarsi quale capo generale dei sepoy senza gli harkara, che da una parte blandiva e dall'altra tiranneggiava. I suoi successori si comportarono allo stesso modo. Il sistema degli harkara iniziò a declinare soltanto alla metà del XIX secolo con l'avvento del telegrafo e dei giornali stampati, anche se la pratica dell'allenamento alla corsa sulla lunga distanza per portare i messaggi rimase in vigore fino agli anni Venti del Novecento, alimentata dal forte desiderio degli indiani di avere notizie non soggette al controllo e alle interferenze ufficiali. Si tratta di una caratteristica tipica del subcontinente. Alcuni sostengono addirittura che il motivo per cui l'India è diventata e rimane la più grande e unica reale democrazia del Terzo Mondo è l'insaziabile sete d'informazione dei suoi cittadini. Informazioni in tempo reale: cosa, come, dove, quando? Nel mondo classico, e perfino all'epoca di Wellington, sapere qualcosa in tempo utile per poterne trarre vantaggio - che è una buona definizione di informazione «in tempo reale», il modello della moderna attività

informativa - non era un principio che godeva di grande considerazione dal punto di vista militare. Secondo il modo di pensare odierno, Alessandro, Cesare e Wellington operavano entro stretti limiti di velocità di comunicazione su distanze che non fossero percorribili da un uomo in corsa o da un cavallo al galoppo. I migliori harkara erano accreditati di una velocità di circa 150 chilometri al giorno, ma gli scettici ritenevano che la metà fosse più realistica. Le moderne maratone, in cui i corridori coprono i 42 chilometri in circa 3 ore, rendono meglio l'idea delle informazioni in tempo reale prima dell'avvento dell'elettricità. Gli eserciti e le marine dell'epoca pre-elettrica agivano con un orizzonte informativo decisamente inferiore ai 150 chilometri. Ecco il motivo per cui i comandanti del passato annettevano un'enorme importanza all'intelligence strategica: le caratteristiche del nemico, le dimensioni e le capacità della sua forza, il suo schieramento, la natura del terreno nella sua area di operazioni e, più in generale, le risorse umane e naturali dalle quali dipendeva la sua organizzazione militare. Era sulla base di stime derivanti da questi fattori che in epoca premoderna i generali stendevano i loro piani. Le informazioni «in tempo reale» - dove si trovava ieri il nemico, in che direzione muovevano le sue colonne, dove era realistico aspettarsi di trovarlo -erano notizie arcane, che difficilmente potevano essere raccolte sul campo di battaglia. Ancora nel 1914, dieci divisioni di cavalleria francesi, che percorsero in lungo e in largo il confine tra Francia, Germania e Belgio per 2 settimane, non riuscirono a individuare l'avanzata di diversi milioni di soldati tedeschi. Le forze di ricognizione francesi fallirono nuovamente nella stessa zona zona nel 1940. L'intelligence strategica è un bene desiderabile, ma di rado procura reali vantaggi in termini di tempo e di spazio. Per questo è necessario qualcos'altro. Che cosa esattamente? Com'è possibile avere la certezza di rispondere in modo vantaggioso per sé, e non per il nemico, alle domande chiave «cosa, come, dove e quando»? Ecco spiegato l'argomento di questo libro. L'acquisizione di informazioni in tempo reale richiede, in primo luogo, che il comandante abbia accesso a sistemi di comunicazione la cui velocità superi nettamente quella di manovra del nemico, sulla terraferma o sull'acqua. Fino al XIX secolo il margine di superiorità era molto esiguo. La velocità di marcia di un esercito, valutata in 5 chilometri all'ora, era superata forse di sei volte da quella di un esploratore a cavallo; ma poiché il viaggio di quest'ultimo prevedeva sia l'andata che il ritorno, tale margine veniva dimezzato. Nel

lasso di tempo compreso fra il momento in cui gli esploratori entravano in contatto con il nemico e quello del ritorno, le forze avversarie potevano avanzare, riducendo ulteriormente lo svantaggio. Non c'è quindi da meravigliarsi se nelle campagne del passato era così difficile sfruttare il fattore sorpresa. Quando accadeva, come riuscì in modo spettacolare ai Selgiuchidi a Manzikert nel 1071, il motivo era quasi sempre il tradimento o la totale mancanza di ricognizione, oppure entrambi. A Manzikert la cavalleria dell'esercito bizantino disertò, «accecando» il proprio comandante. Manzikert fu una battaglia «d'incontro», dove entrambi gli eserciti avanzarono simultaneamente. Una situazione più consueta era quella in cui un esercito che avanzava si scontrava con le avanguardie delle forze nemiche schierate sulla difensiva. Queste davano automaticamente l'allarme, e siccome non dovevano avanzare e poi retrocedere come nelle operazioni d'incontro, ma solo retrocedere, potevano fornire un allarme precoce. Per esempio, durante la campagna di Waterloo, Wellington fu sorpreso a livello strategico ma non a livello tattico. I francesi si scontrarono con i suoi avamposti, il che gli consentì di combattere una battaglia di contenimento a Quatre Bras il 16 giugno 1815 e di ripiegare due giorni più tardi attestandosi su una posizione esplorata in precedenza. Fino ai tempi recenti la sorpresa è stata difficile da ottenere sia sul mare che sulla terraferma. Il problema tìpico della guerra navale era che le flotte avversarie riuscissero a intercettarsi. Ecco perché in genere le battaglie navali si svolgevano in acque ristrette, o sulle «vie di navigazione», spesso là dove si erano già svolte in passato altre battaglie. In teoria, con l'invenzione del codice telegrafico a bandiere, all'inizio del XIX secolo, un ammiraglio, disponendo le sue navi al limite massimo di visibilità - cioè a intervalli di circa 12 miglia -, poteva, se la catena era abbastanza lunga, creare uno schermo d'allarme precoce che arrivava a coprire diverse centinaia di miglia di mare. In pratica, però, gli ammiragli non hanno mai avuto navi a sufficienza, e in ogni caso preferivano tenere concentrate quelle di cui disponevano, giacché il pericolo derivante dal condurle in battaglia isolate era più grave di quello di subire un attacco di sorpresa. Infatti, un ammiraglio con le navi a portata di richiamo avrebbe potuto disporle in formazione di combattimento, cosa che non avrebbe potuto fare se le sue navi fossero state disperse in ricognizione oltre i limiti di un rapido richiamo. In alto mare, gli ammiragli non furono in condizioni di comandare realmente fino all'invenzione del telegrafo senza fili, all'inizio

del XX secolo, e alla sua adozione da parte delle marine militari. E anche allora le abitudini furono dure a morire. Ai marinai piace vedere le cose con i loro occhi. La vista è, ovviamente, il mezzo principale e più immediato di informazione in tempo reale. Lo era nell'epoca precedente il telegrafo e lo è diventata di nuovo nell'era degli schermi elettronici. Nel periodo intermedio, che va dall'invenzione del telegrafo elettrico alla metà del XIX secolo fino alla sua sostituzione da parte della radio all'inizio del XX, l'udito ha acquisito una maggiore importanza. E gode tuttora di una certa parità. La radio, in tutte le sue forme, è uno strumento essenziale delle comunicazioni militari. Se dal punto di vista strategico è diventata meno importante dei messaggi scritti trasmessi elettronicamente, via fax o email, da quello tattico è dominante, per immediatezza e rapidità. Nella foga dello scontro sono le comunicazioni vocali fra il comandante e la linea del fronte, e viceversa, che condizionano lo svolgimento della battaglia, una realtà non molto diversa da quando Cesare assunse personalmente il controllo in prima linea della Decima legione contro i Nervi sul fiume Sambre nel 57 a.C. «Chiamando per nome i centurioni e gridando incoraggiamenti agli altri», Cesare rovesciò l'andamento della battaglia, assicurando il vantaggio psicologico ai Romani e determinando la sconfitta dei Galli. L'età d'oro delle comunicazioni uditive - il punto-linea della telegrafia Morse, la voce umana delle trasmissioni radio - fu relativamente breve. In campo militare andò dal 1850 circa fino alla fine del XX secolo. Fu un periodo contrassegnato da gravi e frustranti problemi, soprattutto nel corso della prima guerra mondiale allorché l'intensità dei bombardamenti sui fronti statici a ovest e a est spezzava i cavi di comunicazione non appena iniziavano le operazioni mobili, mentre i servizi trasmissioni non erano ancora riusciti ad acquisire radio compatte che non dipendessero da ingombranti elettrogeneratori. L'intelligence in tempo reale divenne impossibile. I comandanti persero la possibilità di parlare - e, di fatto, qualsiasi altro tipo di contatto - con le loro unità avanzate anche sulle distanze più brevi, e le battaglie degenerarono in scontri caotici senza alcuna guida. Diversa fu la situazione in mare. Data la pronta disponibilità di elevata potenza elettrica sulle navi da guerra con propulsione a vapore, le comunicazioni radio tra le flotte e tra le navi che le componevano erano diventate la prassi fin dal 1914. Non mancavano, ovviamente, le difficoltà: la mancanza di direzionalità da parte di apparati che trasmettevano in contemporanea creava interferenze di tale livello che, nelle azioni di flotta,

per controllare le loro formazioni gli ammiragli continuavano ad affidarsi ai segnali con le bandiere. Ciononostante, nel 1918 era ormai chiaro che il futuro delle comunicazioni navali si sarebbe basato sulla radio. Viceversa la radiotelegrafia (R/T), termine che definisce le trasmissioni in fonia per differenziarle dalla telegrafia senza fili (W/T) in codice Morse, non ebbe successo in quanto poco sicura: il nemico che l'intercetta, infatti, è informato quanto il previsto destinatario. E se è vero che è possibile proteggerla attraverso trasmissioni direzionali in altissima frequenza (VHF), come nel sistema nave-nave Talk Between Ships (TBS) usato dalle scorte antisommergibili con grande efficacia durante la Battaglia dell'Atlantico, quale mezzo sicuro per parlare è un sistema intrinsecamente a corto raggio. L'unico modo sicuro per inviare messaggi su lunghe distanze grazie alle onde radio è quello di cifrarli, di fatto un ritorno alla W/T. Paradossalmente, quindi, la flessibilità e l'immediatezza consentite dalla radio in fonia venivano a mancare, sia a livello strategico che, salvo in circostanze limitate, tattico, a causa della sua scarsa sicurezza. Mentre nel corso del XX secolo il controllo della guerra navale diventava sempre più elettronico, grazie all'avvento di derivati della radio quali radar, sonar e radiogoniometri ad alta frequenza (HF/DF), le comunicazioni importanti e su grandi distanze rimasero ancorate alla telegrafia senza fili, stante la necessità di cifrare o codificare i messaggi inviati attraverso il Morse. Ciò provocava ritardi, tanto è vero che, nonostante gli stessi imperativi avrebbero dovuto applicarsi alle trasmissioni di esercito e aeronautica, i soldati e gli aviatori, coinvolti nella dinamica del combattimento a corto raggio dove il tempo non è sufficiente per cifrare o codificare, continuavano a trasmettere liberamente attraverso radio in fonia. Furono sviluppati allora dei codici tattici, come per esempio lo Slidex dell'esercito britannico, che comunque richiedeva del tempo. Nella cabina di un caccia monoposto, qualunque forma di cifra era impossibile. Tutti gli eserciti e le forze aeree organizzarono quindi dei servizi di intercettazione, chiamati dai britannici «Y», che ascoltavano le trasmissioni radio tattiche in fonia dell'avversario.13 Y forniva spesso informazioni di notevole importanza dal campo di battaglia. Durante la Battaglia d'Inghilterra, per esempio, le stazioni d'intercettazione britanniche riuscirono ad anticipare gli allarmi circa le incursioni aeree nemiche grazie alla catena di stazioni radio che intercettava il chiacchiericcio degli equipaggi della Luftwaffe che si mettevano in formazione prima del decollo dai loro campi d'aviazione in

Francia. Tuttavia Y aveva un valore militare limitato e di carattere locale. Dalla prima guerra mondiale in poi le comunicazioni radio importanti furono tutte cifrate o in codice, e solo se si era in grado di trasformare un testo segreto in scrittura in chiaro si poteva sperare di combattere alla pari con il nemico. Sotto questo profilo le capacità delle principali potenze variavano, anche in funzione del tempo. Per esempio, nei quarantacinque anni di lotta fra tedeschi e britannici, i primi persero senza rendersene conto la sicurezza dei loro codici navali durante la Grande Guerra e non la riacquisirono più. I secondi, grazie in parte alla cattura di materiale e in parte allo sforzo intellettivo, riuscirono a ricostruire i libri dei codici nemici nel 1914 e, da quel momento, a leggere a loro piacimento le comunicazioni tedesche di alto livello. Nell'immediato dopoguerra la presunzione - un fattore che ha influenzato in modo ricorrente le comunicazioni segrete - portò i britannici a ritenere che i loro stessi codici fossero impenetrabili, mentre negli anni Trenta i tedeschi non solo violarono i libri dei codici britannici, un sistema intrinsecamente insicuro di scrittura segreta, ma adotteranno inoltre un sistema di cifra basato su una macchina, Enigma, che avrebbe resistito agli assalti dei crittoanalisti nemici - polacchi, francesi e britannici - fin dopo l'inizio della seconda guerra mondiale. Il successo polacco nel penetrare Enigma fu vanificato prima dell'inizio del conflitto da un cambiamento introdotto nel sistema di cifra della macchina. Oltre alla vista e all'udito, vi sono altri mezzi per acquisire informazioni in tempo reale, specie attraverso la visione indiretta fornita dall'intelligence fotografica e, oggigiorno, dalla sorveglianza satellitare; anche l'intelligence umana - humint e spionaggio - può, in determinate circostanze, trasmettere in modo rapido informazioni critiche. Entrambi i sistemi sono tuttavia soggetti a ritardi e imperfezioni. Le immagini, indipendentemente da come vengono acquisite, devono essere interpretate, giacché sono spesso ambigue e possono provocare disaccordo fra gli esperti. Per esempio, una prova fotografica della base di sviluppo delle armi tedesche senza pilota di Peenemiinde, riportata in Gran Bretagna nel 1943, mostrava sia i razzi V-2 sia le bombe volanti V-1. Tuttavia, per un certo periodo queste armi non vennero identificate. Nel primo caso, perché gli ufficiali addetti all'interpretazione non avevano riconosciuto il razzo in posizione verticale di lancio; nel secondo, perché l'immagine della V-1 era così piccola - meno di due millimetri - da passare inosservata. Eppure, la prova fotografica delle armi senza pilota era piuttosto chiara e supportata da altre informazioni che

indicavano ai fotointerpreti cosa dovevano cercare di identificare. Ora, pur sapendo di essere alla ricerca di «razzi» e di aerei in miniatura, non riuscirono a riconoscere la prova che avevano sotto gli occhi. L'interpretazione delle immagini è ancor più difficile quando i fotointerpreti non sanno esattamente a cosa assomiglia la prova che cercano: i nascondigli dei terroristi di al-Qaeda, i bunker dei centri di sviluppo delle armi illegali in Iraq. Le informazioni fornite dalle immagini sono così numerose da risultare disperanti: tantissimi aghi in un grande pagliaio. L'intelligence umana può soffrire di limitazioni di altro tipo, quali innanzitutto la difficoltà di comunicare con la base con sufficiente velocità e, in secondo luogo, l'incapacità di convincere la base dell'importanza delle informazioni inviate. Il mondo dell'intelligence umana è così avvolto nel mito che è difficile definirne chiaramente l'utilità. Sembra per esempio che, prima dell'attacco contro Israele del 1973, i servizi segreti israeliani avessero in Egitto un «agente sul posto» ad alto livello. Dato che il governo egiziano ebbe diverse esitazioni sull'opportunità di sferrare l'attacco, l'agente inviò una serie di rapporti che si annullavano l'un l'altro, con il risultato che, quando si scatenò l'offensiva araba, l'esercito israeliano non era più nel massimo stato di allerta. Vera o falsa che sia, questa storia lascia irrisolto il problema su come l'agente fosse in grado di comunicare in tempo reale. Il caso di Richard Sorge, invece, era completamente diverso; era ben posizionato e ben equipaggiato per trasmettere con una radio clandestina. La sua vera difficoltà - di cui non era consapevole - era quella di farsi ascoltare. Sorge, un comunista militante e da lungo tempo agente del Comintern, si era stabilito a Tokyo prima della seconda guerra mondiale quale rispettato corrispondente di un quotidiano tedesco. Tedesco di nascita e di cittadinanza, considerato assolutamente fedele alla patria, strinse ottimi rapporti con i funzionari dell'ambasciata germanica, passò loro delle informazioni relative ad affari giapponesi che i diplomatici trovarono utili e finì per aiutare l'ambasciatore a redigere i suoi rapporti per Berlino. Di conseguenza, durante la tremenda estate del 1941 fu in grado di inviare a Mosca l'assicurazione che il Giappone non intendeva aiutare l'alleato tedesco attaccando l'Unione Sovietica attraverso la Siberia. Aveva inviato in precedenza persuasivi avvertimenti circa l'intenzione tedesca di invadere l'Unione Sovietica e aveva anche individuato la data esatta, il 22 giugno. Stalin aveva ricevuto altri avvertimenti di tenore analogo, uno dei quali da Churchill, ma decise di ignorarli, così come ignorò quello di Sorge. L'idea

della guerra era troppo scomoda per il dittatore sovietico, il quale preferì credere che avrebbe potuto comperare la Germania, accettando di consegnarle materiali strategici, fra i quali il petrolio. Quanto all'assicurazione che il Giappone non avrebbe invaso la Siberia, la prova è costituita dal fatto che prima dell'attacco del 22 giugno Stalin aveva trasferito dalla Siberia gran parte della guarnigione sovietica, sicché l'avvertimento di Sorge, anche se venne ascoltato, non ebbe il ruolo di informazione strategica critica che sembrava potesse avere.14 Altre famose organizzazioni di intelligence umana della seconda guerra mondiale, l'«Orchestra Rossa» in Germania e la «Rete di Lucy» in Svizzera, mancavano anch'esse di credibilità quali mezzi di intelligence in tempo reale, ancorché per motivi diversi. Sorge è in pratica l'unico operatore di humint noto al mondo a causa del suo indubbio accesso a informazioni di elevata qualità e alla sua capacità di inviarle rapidamente alla base. L'Orchestra Rossa, un gruppo di tedeschi di sinistra e di ceto sociale elevato, era un'organizzazione dilettantesca, guidata da un ufficiale della Luftwaffe con doppio cognome, che sembra sia stato animato dal gusto della trasgressione. I suoi membri trasmisero a Mosca materiale di poco conto, si tradirono per non aver preso elementari misure di sicurezza e furono ben presto arrestati dalla Gestapo. Le informazioni fornite a Mosca durante la guerra dalla Svizzera dalla Rete di Lucy - di fatto un unico individuo di nome Rudolf Roessler - sembra siano derivate in gran parte dal suo studio della stampa tedesca. Il resto gli veniva fornito dagli svizzeri, che mantenevano contatti con l'Abwehr tedesca. Gli elvetici temevano infatti che una vittoria tedesca avrebbe portato all'incorporazione del loro paese in un Reich ancora più vasto (l'Abwehr era maestra nel condurre un gioco doppio e impenetrabile). È probabile che Roessler facesse parte di quella pittoresca banda di fantasisti che, nel corso di tutta la seconda guerra mondiale, si arricchirono a spese dei bilanci dei servizi segreti di numerose nazioni.15 Quello che è certo è che non disponeva di un collegamento radio con Mosca. La capacità di trasmettere in modo rapido e sicuro è l'essenza delle procedure di intelligence in tempo reale. È raro che ne disponga l'agente segreto, l'uomo del mistero che occupa il ruolo di protagonista nei romanzi di spionaggio. Il momento in cui gli agenti veri sono maggiormente vulnerabili è quando cercano - attraverso una DLB, l'inserimento di micropunti in una lettera all'apparenza innocente, l'incontro con i corrieri e, in particolare, una radio trasmittente - di comunicare con i

capi della loro organizzazione. Durante la seconda guerra mondiale, gran parte degli agenti dello Special Operations Executive (SOE) in Francia furono scoperti dal sistema radio del controspionaggio tedesco, e lo stesso accadde a quelli che operavano in Belgio, mentre, com'è noto, una volta tutti gli agenti paracadutati in Olanda furono catturati sul posto da manipolatori tedeschi della rete radio SOE. Anche nel famoso caso «Missing Diplomats», in cui il controspionaggio è stato deplorevolmente rilassato, la colpevolezza di Donald Mclean è stata infine provata, benché retroattivamente, a causa della sua abitudine di lasciare Washington per incontrare due volte la settimana il suo controllore sovietico a New York.16 Dunque, è soprattutto l'intrinseca difficoltà di comunicare che limita l'utilità in tempo reale dell'agente con possibilità di «accesso». Al contrario, le comunicazioni cifrate del nemico, se decifrate con facilità, forniranno per loro stessa natura informazioni di elevata qualità in tempo reale. Nell'intelligence militare, quindi, la storia di «come, cosa, dove, quando» è in gran parte un fatto di intelligence delle trasmissioni, anche se l'intelligence umana ha avuto la sua parte, così come l'ha avuta, in seguito, l'intelligence fotografica e di sorveglianza. Tuttavia, in linea di principio, è l'ascolto insospettato delle trasmissioni del nemico che ha rivelato le sue reali intenzioni e capacità all'avversario, consentendogli di adottare tempestivamente le debite contromisure. Gli esempi che seguono confermeranno questa tesi. Per contro, uno dei casi di studio, quello dell'aviolancio tedesco su Creta nel maggio 1941, è stato scelto appositamente per dimostrare che anche le migliori informazioni non servono se le difese sono troppo deboli per approfittarne. Altri - in particolare quelli della Battaglia dell'Atlantico e delle armi V - enfatizzano rispettivamente l'importanza parallela di fattori diversi dall'intelligence e dell'intelligence fotografica e dell'humint. Il libro inizia con l'analisi di alcune campagne d'intelligence dell'era precedente quella in cui ascoltatori dagli orecchi attenti potevano disporre dell'intelligence delle comunicazioni. Gli esempi della campagna del Mediterraneo di Nelson del 1798 e di quella di «Stonewall» Jackson nella Shenandoah Valley nel 1862 possono convincere coloro che si aspettano troppo - o troppo poco - dai moderni sistemi di raccolta e di utilizzo delle informazioni a rivedere le loro opinioni. Il concetto che l'intelligence sia un fattore indispensabile per il successo nelle operazioni militari è entrato a far parte della saggezza convenzionale. Un giudizio assennato sarebbe che l'intelligence, seppure

solitamente necessaria, non è un mezzo sufficiente per giungere alla vittoria. L'esito di una guerra è sempre il risultato di uno scontro, e in combattimento la forza di volontà conta di più di qualsiasi conoscenza preventiva. Lasciamo a coloro che non sono d'accordo l'onere di dimostrare il contrario.

II A CACCIA DI NAPOLEONE

All'epoca delle navi a vela le informazioni precise erano merce rara. Ovviamente, le informazioni precise sono sempre merce rara, ma negli anni che precedettero l'avvento del radar e della radio, per non parlare della sorveglianza satellitare, il mare era l'arena dell'ignoto. L'orizzonte era un ostacolo insuperabile e la nave da guerra, che cavalcava le onde a circa 6 nodi, era un mezzo troppo lento per estendere la vista del comandante oltre l'orizzonte stesso. Come detto, un ammiraglio al comando di una flotta poteva aumentare la propria vigilanza disponendo le sue navi da guerra e le fregate di accompagnamento a intervalli di circa 12 miglia, la massima distanza alla quale era possibile vedersi, quindi comunicare, da albero ad albero. E comunque la trasmissione della notizia di un avvistamento rimaneva un evento casuale. L'ammiraglio Lord Howe, che cercava di stabilire la posizione di un convoglio francese di 139 navi da carico che sapeva essere nelle vicinanze, dovette pattugliare il mare per otto giorni prima di far entrare in azione la sua scorta il «glorioso 1° giugno» (1794). L'intercettazione fu giustamente considerata un fatto degno di nota. La battaglia ebbe luogo a 400 miglia dalla terraferma, in un periodo nel quale la maggior parte dei combattimenti navali si svolgeva, come era sempre avvenuto, entro 50 miglia dalla costa. Inoltre, gli ammiragli non potevano disperdere le loro navi principali in compiti di ricognizione, dovendole tenere concentrate per l'azione nel caso di un incontro imprevisto con il nemico. La necessità di acquisire informazioni ha sempre dovuto essere bilanciata da quella di mantenere la potenza di fuoco concentrata nelle mani del comandante. La forza di una flotta non risiedeva in quella delle sue singole unità ma nella linea di battaglia, formata con intervalli di un centinaio di metri fra la prua e la poppa delle diverse navi. Le navi isolate erano destinate a essere sconfitte «in detail», ossia una alla volta, da forze numericamente superiori. Da qui l'importanza delle navi esploranti delle unità ammiraglie, le fregate, velieri più piccoli e veloci che potevano essere inviati alla ricerca del nemico fino e oltre l'orizzonte. Nessun ammiraglio, però, ha mai avuto abbastanza fregate, alle quali peraltro venivano assegnate molteplici missioni: staffetta, incursioni contro i mercantili, scorta convogli. Questo contribuiva a rendere cronica la loro scarsità per compiti di esplorazione o quali «navi ripetitrici», quelle che navigano nei pressi, ma

al di fuori, della linea di battaglia, ripetendo i segnali della nave ammiraglia - spesso nascosta dalle unità più vicine - in modo che fossero visibili a tutte le altre. La carenza di fregate era un fatto strano. Visto che, rispetto alle navi da battaglia, avevano dimensioni molto più ridotte (un terzo o un quarto del loro dislocamento), un equipaggio decisamente meno numeroso (circa 150 uomini contro 800) e un costo di produzione assai inferiore (un quinto), ci si sarebbe potuti aspettare che venissero prodotte in gran quantità. Ma ciò non accadde. Nel 1793, all'inizio delle guerre della Rivoluzione francese, la Royal Navy britannica disponeva di 141 navi da combattimento di primo, secondo e terz'ordine, con un numero di cannoni compreso fra 100 e 74, mentre quelle di quinto e sest'ordine (le fregate), con un numero di cannoni variabile da 20 a 44, erano soltanto 145.1 Nel 1798 erano appena 200. Non deve stupire quindi l'ammonimento di Nelson, allora comandante in capo della flotta del Mediterraneo: «Se dovessi morire in questo momento, morirei con mancanza difregate stampato sul cuore». Per quanto le fregate fossero essenziali quali unità esploranti, il loro valore era ridotto dai limitati sistemi di trasmissione allora in uso. Da un lato, infatti, le bandiere - il principale mezzo di comunicazione - erano difficili da distinguere a grande distanza, anche con un cannocchiale; dall'altro, non era stato ancora ideato un sistema che consentisse di usarle per trasmettere informazioni. Dal XVII secolo in poi si erano adottate diverse convenzioni, come per esempio quella di issare una bandiera rossa sull'albero di mezzana per ordinare una determinata manovra. Entro la fine del XVIII secolo l'argomento era stato alquanto approfondito e nel 1782 l'ammiraglio Howe, allora a capo della flotta della Manica, aveva messo a punto un codice che dava a un comandante la possibilità di comunicare 999 messaggi diversi con tre bandiere e 9999 con quattro. Tuttavia, il libro dei segnali di Howe istituiva un sistema di comunicazione unidirezionale. Chi riceveva il messaggio poteva capirne il significato osservando le bandiere e cercando poi sulla pagina le figure corrispondenti. Il mittente, invece, doveva conoscere quali bandiere issare prima di comporre il messaggio. Perché mittente e ricevente si trovassero sullo stesso piano bisognò attendere il 1803, quando Home Popham pubblicò il suo Telegraphic Signals or Marine Vocabulary. Popham, un navigatore dalla mente molto lucida, ebbe un lampo di genio nel capire una cosa ovvia che, però, era sfuggita a migliaia di altri ufficiali di marina prima di lui. Il suo lavoro equivale a quello del quasi coevo Roget, che compilò il primo dizionario dei sinonimi. Analizzò

innanzitutto com'era utilizzato il linguaggio e vide che era possibile attribuire alle parole un valore numerico, che poteva essere segnalato con una serie di bandiere: per esempio, al termine «cavo» poteva essere assegnata la cifra 212, indicata con le bandiere numeriche 2,1 e 2. L'aggiunta di una terza bandiera numerica (3) faceva sì che il messaggio significasse «Potete darci un cavo?». Per comporre il primo messaggio, il mittente cercava sul libro dei codici «bidirezionale» la parola «cavo» e sceglieva il gruppo di bandiere o indicatori adatto; per leggerlo, il ricevente cercava 2123 e capiva il messaggio.2 Inoltre, usando degli indicatori speciali era possibile assegnare alle bandiere un valore alfabetico anziché numerico, il che permetteva di leggerle come lettere e di compitare parole non incluse nel libro. L'ultima versione del libro dei segnali di Popham consentiva di comunicare 267.720 messaggi con 24 bandiere (10 delle quali usate anche come numeri) e 11 indicatori speciali. Il suo sistema di segnalazione è tuttora in uso. Non lo era invece nel 1798, quando la Royal Navy cercava di ottenere una comunicazione fluida tra le navi usando il codice «unidirezionale» dell'ammiraglio Howe. Ma per poter trasmettere in modo univoco delle informazioni, o per ricevere domande precise o ordini chiari, occorreva far avvicinare le fregate tra loro o alla flotta principale, un'operazione che richiedeva un'enorme quantità di tempo. Il giorno in cui un tenente di vascello addetto ai segnali avrebbe potuto chiudere il cannocchiale e interpretare con sicurezza per il suo superiore il significato di un gruppo di bandiere colorate intraviste all'estremo limite della visibilità in una tersa giornata mediterranea era ancora molto lontano. In ogni caso, nell'ultima decade del XVIII secolo la fallibilità delle comunicazioni non ebbe un peso determinante nella condotta delle operazioni marittime, paragonabile per intenderci a quello della mancanza di fregate. Fu però un fattore importante, specie per un ammiraglio quale Horatio Nelson, la cui mente non riposava mai, che calcolava le posizioni relative delle navi e della costa come un maestro di scacchi fa con i pezzi e le case, che consumava informazioni di ogni tipo con l'irrefrenabile impulso di un maniaco, e che in battaglia cercava la vittoria con la stessa infaticabile determinazione del grande uomo d'affari che vuole annientare la concorrenza. Il sistema di segnalazione di Home Popham lo avrebbe senz'altro aiutato nelle sue ricerche se fosse stato disponibile, tanto è vero che quando ciò accadde, pochi anni dopo, Nelson lo adottò con entusiasmo. Il più famoso messaggio trasmesso con le bandiere - «England expeets

every man to do his duty» (L'Inghilterra si aspetta che ognuno faccia il proprio dovere) - fu inviato all'inizio della Battaglia di Trafalgar il 21 ottobre 1805, con otto segnali di Popham e la parola «duty» composta lettera per lettera. A Trafalgar, Nelson aveva la flotta combinata franco-spagnola bene in vista. L'incontro era avvenuto al termine di una lunga caccia che, iniziata cinque mesi prima, lo aveva spinto in giugno ad attraversare l'Atlantico per raggiungere le Indie occidentali, quindi a ritornare in agosto all'ingresso della Manica, e infine a settembre a dirigersi verso lo Stretto di Gibilterra per imporre a Cadice il blocco navale, finché in ottobre il nemico non prese il mare. Aveva compiuto diverse false partenze e seguito diverse false piste, ma dopo che l'ammiraglio Villeneuve aveva lasciato lo Stretto di Gibilterra e si era diretto verso l'Atlantico, Nelson era quasi sicuro che i francesi puntassero verso le Indie occidentali. Se la campagna di Trafalgar si dimostrò un capolavoro di manovra strategica, come operazione di intelligence non fu, almeno nelle sue fasi finali, particolarmente complessa. Rispetto alla precedente azione di inseguimento, scoperta e distruzione di una flotta francese compiuta da Nelson, la differenza era nettissima. Nel 1798 Nelson, da poco promosso a un comando indipendente, fu incaricato di guidare una squadra britannica nel Mediterraneo, da dove mancava dal 1796, e di montare la guardia al porto di Tolone, la principale base navale nemica nella Francia meridionale. Si sapeva che il generale Napoleone Bonaparte era al comando di un esercito che si andava riunendo in quella zona, dove stavano affluendo anche navi da trasporto, e che era in programma una spedizione anfibia diretta contro gli interessi britannici. Il problema era capire quali e dove. Nella stessa Gran Bretagna? In Irlanda? Nell'Italia meridionale? A Malta? In Turchia? In Egitto? Erano tutte mete nel raggio d'azione di Napoleone e alcune, in particolare Malta, trampolini per altre. Oltre l'Egitto c'era l'India, dove i britannici stavano ricostruendo una sorta di sostituto dell'impero d'oltre-mare perso in Nordamerica nel 1783. Se Napoleone fosse riuscito a prendere il mare senza che nessuno se ne accorgesse, il Mediterraneo avrebbe ingoiato le sue tracce e Nelson avrebbe scoperto dove si era diretto solo a giochi fatti. Era un pericolo da far stare sul chi vive una sentinella notte e giorno, e Nelson infatti era molto preoccupato. Prima che i francesi lasciassero il porto, prevedeva la loro partenza «per la Sicilia, Malta e la Sardegna», «per finire con un solo colpo il Re di Napoli», ma forse anche «per Malaga e per una marcia attraverso la Spagna» con l'obiettivo di

invadere il Portogallo, l'alleato di più lunga data della Gran Bretagna. Dopo la loro partenza, alla fine di maggio, si mise a inseguirli da vicino, a volte sulla traccia giusta, a volte su quella errata, a volte dietro, a volte davanti, a volte nel continente sbagliato. Alla fine costrinse la sua preda sulla terraferma. Spesso non ne aveva più sentito l'odore e aveva sbagliato i calcoli, finendo fuori rotta. Fu solo alle 13.00 del 1° agosto, quando la vedetta dell'HMS Zealous riferì di aver visto alberi di navi nella baia di Abukir, a est del delta del Nilo, che Nelson seppe con certezza che la caccia iniziata settantatré giorni prima era giunta alla fine. Il modo in cui venne condotta rappresenta una delle più interessanti operazioni d'intelligence di tutti i tempi. La situazione strategica nel 1798 Napoleone non dominava ancora il continente europeo come avrebbe fatto quale imperatore dei francesi dopo il maggio 1804. Non era ancora nemmeno Primo console, carica che avrebbe ricoperto dal dicembre 1799. Tuttavia prometteva già di diventare la guida politica della Repubblica francese e, in un momento in cui le armate transalpine dominavano l'Europa, era senza dubbio il suo generale di maggior spicco. La Prima coalizione di nemici della Rivoluzione francese, formata nel 1792 dall'Austria e dalla Prussia, alla quale si erano uniti in seguito il Regno di Sardegna dell'Italia settentrionale e, dopo la dichiarazione di guerra della Francia alla Spagna, i Paesi Bassi olandesi e la Gran Bretagna, si era progressivamente sfaldata nel corso dell'ultimo decennio del XVIII secolo. L'Olanda era stata occupata all'inizio del 1795 e riorganizzata come Repubblica di Batavia sotto controllo francese. Nello stesso anno la Prussia e la Spagna avevano fatto la pace; nell'agosto 1796, su pressione francese, la Spagna dichiarò guerra alla Gran Bretagna, chiudendo alla Royal Navy i suoi porti sull'Atlantico e sul Mediterraneo, e aggiungendo la forza della propria numerosa flotta a quella francese. Nel 1796 il giovane generale Bonaparte confermò la sua crescente reputazione con una serie di spettacolari vittorie in Italia settentrionale. Dopo la sconfitta nella Battaglia di Lodi in maggio, il re di Sardegna firmò la pace e cedette alla Francia il porto di Nizza e la provincia della Savoia. Nei mesi seguenti, dai suoi possedimenti italiani Napoleone attaccò ripetutamente le armate dell'impero austriaco, infliggendo loro le sconfitte di Castiglione e Arcole. Infine, dopo settimane di manovra attorno alla fortezza di Mantova, ottenne una schiacciante vittoria a Rivoli il 14 gennaio 1797 e ricacciò gli austriaci al di là dei confini meridionali del loro paese. L'imperatore austriaco richiese la pace, che fu conclusa a Campoformio in

ottobre. I termini dell'accordo comprendevano la creazione in Italia settentrionale di uno Stato fantoccio della Francia, la Repubblica Cisalpina, e la cessione alla Francia dei Paesi Bassi austriaci (il Belgio). Nel febbraio 1798 i francesi occuparono Roma e fecero prigioniero il papa; in aprile invasero la Svizzera. Il risultato di questa serie di conquiste fu che la Gran Bretagna, che si rifiutava di firmare la pace, rimase senza alleati, fatta eccezione per il piccolo Portogallo, e senza basi in tutta l'Europa continentale, eccettuati gli scali portoghesi in Atlantico. La Russia, l'unico potente Stato continentale che resisteva ancora all'influenza francese, se ne stava zitta. La Turchia, che governava i Balcani, la Grecia, le isole greche e la Siria, e che nominalmente dominava l'Egitto e i principati pirateschi di Tunisi e Algeri, era alleata dei francesi. La vecchia Repubblica marinara di Venezia era stata ceduta all'Austria con il trattato di Campoformio, ma sarebbe ben presto passata sotto la Francia. La politica estera dei regni scandinavi, Danimarca e Svezia, era succube di quella francese. Di conseguenza, non c'era un solo chilometro di costa del Nordeuropa e del Mediterraneo - salvo quella del debole Regno di Napoli, del Portogallo e dell'isola di Malta - che non fosse sotto controllo francese. Il Baltico era di fatto chiuso ai britannici, così come la Manica e i porti atlantici, nonché quelli del Mediterraneo. Tutte le tradizionali basi britanniche oltremare, a eccezione di Gibilterra, erano andate perdute. Nell'ottobre 1796 il governo britannico si vide costretto a ritirare la propria flotta dal Mediterraneo, dove aveva mantenuto una presenza praticamente ininterrotta dalla metà del XVII secolo, per concentrarla nelle acque di casa. La minaccia di un'invasione era reale, e se non fosse stato per la vittoria dall'ammiraglio Jervis sugli spagnoli al larga di Capo St Vincent, in Atlantico, nel febbraio 1797 e per la distruzione della flotta olandese nella Battaglia di Camperdown in ottobre, i nemici della Gran Bretagna avrebbero potuto mettere assieme forze sufficienti per realizzare le condizioni necessarie a un attraversamento della Manica. Nonostante i colpi inferti alla forza navale nemica con quei due successi, la Royal Navy non poteva fidarsi della propria capacità di sventare la minaccia, anche perché nell'ottobre 1798 Bonaparte fu nominato comandante dell'«Armata d'Inghilterra», organizzata proprio per mantenere la pressione. Inoltre, i britannici cercarono giustamente di perseguire una strategia offensiva, diretta a bloccare l'invasione costringendo la Francia a occuparsi della protezione dei propri interessi, anziché attendere passivamente di rispondere agli attacchi

francesi. Ciò imponeva di mantenere diverse concentrazioni di forza: una flotta della Manica per difendere lo stretto braccio di mare; una in Atlantico per assicurare il blocco navale delle grandi basi francesi di Brest e Rochefort e tenere d'occhio i resti della flotta spagnola a Cadice; squadre distaccate per proteggere i possedimenti britannici nelle Indie occidentali, al Capo di Buona Speranza e in India, e una serie di navi da battaglia di minori dimensioni e di fregate per proteggere i convogli mercantili inglesi e indiani dai quali dipendeva il commercio britannico, la leva della guerra contro la Francia. La Gran Bretagna godeva di una condizione di superiorità. Nel 1797 aveva in linea 161 navi da combattimento e 209 unità di quart'ordine e fregate, mentre le navi dabattaglia francesi erano solo 30 e quelle spagnole 50.3 Tuttavia, i francesi e gli spagnoli non dovevano tenere il mare ma potevano lasciare le loro flotte comodamente in porto, in attesa dell'opportunità di effettuare una sortita quando la zona fosse rimasta incustodita, mentre le navi britanniche si trovavano costantemente impegnate a imporre il blocco, consumando i loro alberi e i loro scafi nella battaglia contro gli elementi naturali, oppure in bacino per riparare i danni. In ogni momento, soltanto due terzi della Royal Navy erano in posizione, mentre le esigenze dei blocchi navali e dei convogli riducevano ulteriormente il numero di navi disponibili per formare una flotta combattente di dimensioni adeguate per una missione: a Camperdown, Duncan schierava 16 navi contro le 15 olandesi, mentre a Capo St Vincent Jervis era di fatto in netta inferiorità numerica, 15 contro 27. Inoltre, sia la marina francese che quella spagnola costruivano navi con cadenza prodigiosa e avevano meno problemi dei britannici a reperire gli equipaggi. Dotati di maggiori risorse umane, per completare i ranghi navali arruolavano soldati e uomini di terra, e anche se fra questi ultimi il numero di marinai esperti era inferiore a quello dei britannici reclutati forzatamente, non era detto che fossero meno combattivi. Il soppruso dell'arruolamento forzato, la scarsità della paga e la durezza della vita a bordo provocarono nella primavera del 1797 scioperi navali su larga scala nelle file della Royal Navy - gli «ammutinamenti» di Spithead e Nore - che, una volta tanto, spaventarono gli ammiragli, i quali non poterono più pensare che la fustigazione fosse l'unico rimedio. La prospettiva di entrare in azione contro i rivoluzionari francesi con equipaggi inaffidabili portò a immediati miglioramenti nella vita dei marinai. Appena in tempo. Nella primavera del 1798, infatti, si era profilata una nuova minaccia navale. All'insaputa del

governo britannico, il governo francese - il Direttorio - aveva deciso di rinunciare temporaneamente all'invasione dell'Inghilterra e di minacciare invece gli interessi strategici del nemico isolano. L'iniziativa era venuta dal generale Bonaparte, il quale il 23 febbraio scrisse: «Effettuare un'invasione dell'Inghilterra senza essere i dominatori del mare è un'operazione molto audace e molto difficile da realizzare ... Per tale operazione avremmo bisogno delle lunghe notti invernali. Dopo il mese di aprile sarebbe sempre più impossibile».4 In alternativa proponeva un attacco contro la terra d'origine di re Giorgio III, l'Elettorato di Hannover. Siccome, però, la sua occupazione non avrebbe provocato danni alla potenza commerciale britannica, intravide un'altra possibilità: «Potremmo effettuare una spedizione verso Levante per minacciare il commercio con le Indie». Il Levante, la regione da cui si leva il sole, si estende dalle coste del Mediterraneo orientale alla Turchia meridionale, alla Siria e all'Egitto. Quest'ultimo non era solo una terra leggendaria, ma anche il punto in cui il Mediterraneo era più vicino al Mar Rosso, ossia l'accesso europeo all'Oceano Indiano e ai domini dei Moghul nella stessa India. La Francia non aveva abbandonato le speranze di prendere il posto della Gran Bretagna quale potenza esterna dominante sulle faccende dei Moghul, nonostante negli ultimi trent'anni i suoi interessi fossero stati bloccati dalle vittorie britanniche nel subcontinente. Un'avanzata francese in India, la principale fonte delle ricchezze d'oltremare britanniche dopo la perdita delle colonie americane, avrebbe potuto assestare un colpo mortale al principale nemico della Rivoluzione. Astutamente, Bonaparte aveva anche scelto il momento giusto. Il Mediterraneo era allora un lago francese. Nonostante la forza ridotta della sua marina, poteva comunque trovare un numero sufficiente di navi da guerra per scortare un convoglio di truppe dai porti meridionali della Francia fino al Nilo, mentre la sua flotta mercantile, unitamente a quelle della Spagna e dell'Italia settentrionale, avrebbe fornito una capacità di trasporto largamente sufficiente. In compenso, il prelievo del contingente per la missione in Egitto non avrebbe ridotto in modo significativo la forza militare necessaria per mantenere il dominio sugli austriaci sconfitti e dissuadere la Russia dall'intervenire in Europa occidentale. Inoltre, la spedizione non avrebbe incontrato un'efficace opposizione. Anche se formalmente l'Egitto faceva parte dell'impero ottomano e aveva un governatore turco, nel paese non c'era una vera e propria guarnigione turca. Il potere era nelle mani, come lo era stato fin dal XIII secolo, dei

Mamelucchi, una corporazione di schiavi acquistati ai confini dell'Asia centrale e addestrati quali cavalieri, che avevano usurpato l'autorità e la gestivano mirando a perpetuare i propri privilegi. Nonostante la loro fierezza e il loro coraggio, erano appena 10.000; inoltre, la loro ritualizzata abilità equestre era tatticamente anomala su un campo di battaglia in cui veniva impiegata la polvere da sparo, e la fanteria locale al loro comando era una forza fiacca. Bonaparte non ebbe quindi grandi difficoltà nel convincere il ministro degli Esteri francese, Charles de Talleyrand, che una spedizione in Egitto sarebbe stato il passo successivo che la Repubblica doveva compiere. Il ministro ne enumerò al Direttorio gli effetti positivi, fra i quali, cosa sorprendente vista la lunga intesa francoturca, «una ritorsione per i torti subiti dal governo del Sultano», ma anche, più pragmaticamente, la sua opportunità «perché sarebbe stato facile», sarebbe stato economico e perché «presentava innumerevoli vantaggi».5 Dapprima i cinque membri del Direttorio contestarono - con maggiore o minore decisione - l'idea, ma Talleyrand riuscì a convincerli uno per uno, e il 5 marzo 1798 diedero il loro assenso formale all'operazione.* Da quel momento la preparazione proseguì speditamente. Quale porto di concentramento fu scelto Tolone, dove erano basate le 13 navi da guerra - 9 da 74 cannoni, 3 da 80 e una (L'Orient) da 120 -che avrebbero formato la scorta e la flotta da battaglia. Un ordine che bloccava i movimenti del traffico mercantile in partenza dal porto di Tolone e da quelli limitrofi permise di requisire sufficienti unità da trasporto, per metà francesi e per metà spagnole e italiane, su cui imbarcare l'esercito. Sarebbe stato preferibile che il loro numero fosse inferiore, giacché tutte quelle navi costituivano una presenza ingombrante, ma i mercantili che allora solcavano il Mediterraneo erano troppo piccoli per ospitare più di 200 soldati per volta e alcuni erano adibiti al trasporto di cavalli, cannoni e rifornimenti. Formando un convoglio con distanze di una gomena (200 metri) fra un'imbarcazione e l'altra, le navi da trasporto avrebbero occupato un miglio quadrato di mare. Di fatto, però, la differenza tra le varie unità e tra le capacità marittime dei loro comandanti fece sì che esse ricoprissero una superficie molto più vasta. L'Armata d'Oriente contava 31.000 uomini: 25.000 fanti, 3200 artiglieri e genieri, e 2800 cavalieri. Tuttavia, i cavalli imbarcati furono solo 1230, perché Napoleone riteneva di poter requisire i rimanenti in Egitto onde sopperire alla carenza di cavalli da combattimento e da tiro. Fu una decisione prudente. I cavalli erano difficili da caricare e da accudire a bordo e, per quanto ben curati, mostravano una

forte tendenza a morire in mare. Inoltre, lo spazio occupato dal loro foraggio era equivalente a quello di un quantitativo di derrate sufficiente per due mesi. A ragione Bonaparte, o più probabilmente Berthier, il futuro Maresciallo che era già diventato il suo fidato capo di stato maggiore, dubitò di poter reperire in Egitto razioni alimentari con la necessaria rapidità. L'armata era organizzata in cinque divisioni, fra i cui ufficiali c'era un altro futuro Maresciallo dell'impero il generale Lannes. I comandanti della flotta, agli ordini dell'ammiraglio Baraguey d'Hilliers, comprendevano l'ammiraglio Ganteau me, che avrebbe fatto ballare Nelson nei mesi precedenti Trafalgar, l'ammiraglio Villeneuve, il suo avversario in quella tragica battaglia L'Orient, la nave ammiraglia, era comandata dal capitano di vascelllo Casabianca, padre del ragazzo che sarebbe rimasto sul ponte in fiamme nel successivo scontro sul Nilo. Nelson perde la flotta francese Brueys, l'ammiraglio francese al comando, salpò da Tolone il 1° maggio, con le sue 22 navi da guerra a protezione di un convoglio d 130 mercantili, carichi di soldati, cavalli, cannoni, rifornimenti ed equipaggiamento pesante. Muovendo a est a una velocità di 37 mi glia al giorno, si diresse prima verso l'estremità settentrionale della Corsica, cambiando poi rotta per unirsi a un altro convoglio di 7 navi che proveniva da Genova, incontro che avvenne il 21 maggio. Il 28 furono raggiunti da un altro convoglio di 22 mercantili partiti da Ajaccio, in Corsica, e il 30 da un ultimo gruppo di 56 navi salpate da Civitavecchia il 26. A quel punto la flotta combinata, che ora contava 280 unità da trasporto, oltre alle navi di scorta, fece rotta verso la Si cilia bordeggiando la costa orientale della Sardegna e superandone l'estremita' meridinale il 5 giugno. Nelson avrebbe facilmente potuto trovarsi insieme a essa. Ma non c'era. Il mare gli aveva fatto una sorpresa. La sua nave ammiraglia aveva disalberato, le fregate esploranti si erano disperse, e lui e l'equipaggio erano scampati per miracolo al disastro. Il suo stratagemma per l'intercettazione era andato in fumo e non poteva sperare di riacquisire il controllo dello spazio di mare operativo fino a quando non avesse completato le riparazioni essenziali e trovato le sue navi di conserva. Nelson aveva lasciato Gibilterra l'8 maggio, issando le sue insegne sulla Vanguard, nave da 74 cannoni, comandata dal capitano di vascello Edward Berry, insieme all'Orion, 74 cannoni (capitano di vascello James Saumarez), e all'Alexander, 74 cannoni (capitano di vascello Alexander Bali). L'ammiraglio Lord St Vincent, comandante della flotta al largo della Spagna e suo superiore, gli aveva dato tre fregate: la Emerald, 36 cannoni,

la Terpsichore, 32, e la Bonne Citoyenne, più uno sloop che una fregata, da 20. Altre dieci navi da 74 cannoni, una nave da 50 cannoni, la Leander, e il brigantino Mutine lo avrebbero raggiunto in seguito. La partenza di Nelson non passò inosservata, e l'Alexander fu colpita dal tiro di una batteria costiera spagnola. Il 20 maggio giunse comunque, apparentemente non visto, 70 miglia a sud di Tolone, «non avvistato dal nemico, anche se in prossimità dei suoi porti... e nella posizione esatta per intercettare le navi nemiche»,6 come scrisse al padre il capitano di vascello Berry. Inoltre, la Terpsichore aveva catturato una preda, dalla quale seppe che Bonaparte era giunto a Tolone e che quindici navi da guerra erano pronte a salpare. Anche se non era ancora noto quando sarebbe partito e in quale direzione avrebbe volto la prua, quell'informazione garantì a Nelson e ai suoi comandanti che si trovavano nel posto giusto, e in anticipo. Poi il vento iniziò a rinfrescare. La Vanguard aveva issato i suoi alberi di velaccio, che solitamente venivano abbassati quando c'era minaccia di cattivo tempo. Nelle prime ore del mattino del 21 maggio la nave, sempre con gli alberi di velaccio alzati, perse l'albero di gabbia principale e, con questo, due uomini: uno sbalzato fuoribordo e l'altro sfracellatosi sul ponte. All'alba, anche gli alberi di gabbia di mezzana e di trinchetto erano andati distrutti, e il bompresso era rotto in tre punti. La nave, praticamente ingovernabile, poteva navigare soltanto con il vento al traverso - cioè ad angolo retto rispetto al vento, che ormai era prossimo ai 12 gradi della scala Beaufort - e stava derivando verso la rocciosa costa occidentale della Corsica sulla quale, a meno che non venisse fatta virare in qualche modo, si sarebbe schiantata di lì a poco. La situazione imponeva di adottare un qualche provvedimento, ancorché disperato. Sotto il bompresso cigolante venne issata una tarchia, una vecchia vela non più in uso in marina da decenni, che riuscì a farle cambiare rotta. Con una lentissima strambata la sua prua fu rivolta in direzione opposta alla Corsica, dopodiché, durante la mattinata, gli alberi e il sartiame rimasto furono gettati in mare e la nave si allontanò bordeggiando la costa sottovento. Il 22 maggio, quando l'uragano cessò, l'Alexander riuscì a passarle un cavo di rimorchio e iniziò a trainare la Vanguard verso sud, in direzione della costa occidentale della Sardegna. Nel tardo pomeriggio, mentre i vento calava, giunsero in vista di un riparo fra la Sardegna e l'isola di San Pietro, ma il rischio di finire in secca era ancora alto. Nelson fece segnalare all'Alexander di mollare il cavo. L'ordine fu rifiutato e molto lentamente, la Vanguard fu portata all'ancoraggio il

mattino del 23 maggio. Da allora il comandante dell'Alexander, Alexande Bali, sul quale fino a quel momento Nelson aveva nutrito qualche riserva, divenne uno dei suoi più apprezzati consiglieri. La Vanguard iniziò subito i lavori di riparazione, usando alcuni alberi di scorta e altri procuratile dall'Alexander e dall'Onon per sostituire gli alberi bassi, di gabbia e di velaccio. Dopo quattro giorni sarebbe stata pronta a riprendere il mare. L'indomani, il 24 maggio incrociarono una nave proveniente da Marsiglia, dalla quale ebbe l'informazione che la flotta di Napoleone - rimasta fuori dal percorso dell'uragano - aveva lasciato Tolone il 19 maggio, ma nessuna in dicazione circa la meta. Nelson decise quindi di ripercorrere la sua rotta anziché spingersialla cieca nella vastità del Mediterraneo. Durante il violento fortunale aveva perso contatto con le sue tre fregate e non si era ancora riunito con la squadra assegnatagli da St Vincent. A suo parere, la prudenza richiedeva di tornare al punto di partenza, dove avrebbe potuto concentrare le sue forze, radunare le fregate e avere notizie fresche sui movimenti del nemico. Il 3 giugno era di nuovo al largo di Tolone, dove il 5 comparve il grosso brigantino Mutine, portando l'annuncio che la squadra di Thomas Troubridge, composta da dieci navi da guerra sarebbe giunta di lì a poco. Il brigantino era comandato da Thoms Hardy, quello del «Baciami, Hardy» di Trafalgar, che era già uno dei favoriti di Nelson. Le sue informazioni furono incoraggianti. Il 7 giugno comparve Troubridge. La flotta al comando di Nelson contava ora 13 navi da 74 cannoni e una da 50, sufficienti a sconfiggere i francesi se fossero riusciti a trovarli. Per farlo, però, Nelson aveva bisogno delle fregate. Dov'erano finite? La Terpsichore, l'Emerald e la Bonne Citoyenne erano state disperse dall'uragano che aveva disalberato la Vanguard. La Borine Citoyenne aveva ammainato gli alberi di velaccio e aveva superato indenne la tempesta: era una nave piccola, che bolinava bene ed era molto ammirata per le sue qualità marine. Anche la Terpsichore aveva ammainato gli alberi di velaccio e quelli di gabbia, dopo che tre delle sartie dell'albero di trinchetto si erano spezzate. Era rimasta isolata per due giorni, il 21 e 22 maggio, durante il culmine della tempesta, ma già nel pomeriggio del 22 aveva ritrovato la Borine Citoyenne. Entrambe si trovavano molto a sud di Tolone. L'Emerald era stata spinta ancora più a sud, ma in direzione est, così lontana dalle fregate sorelle che alle prime luci del 21 maggio aveva intravisto la Vanguard disalberata al largo della Corsica. Non era in grado di fornirle assistenza e, nella confusione, le due navi si erano perse di vista. Poiché il tempo stava

migliorando, il comandante dell'Emerald, Thomas Waller, decise di dirigersi verso le coste spagnole nella speranza di catturare qualche preda (cosa che avrebbe permesso, fra l'altro, di raccogliere informazioni), ma non ebbe fortuna. Nonostante fosse riuscita a intercettare due mercantili, non ebbe alcuna notizia sulla posizione di Nelson né su quella di Napoleone. Tuttavia, il 31 maggio incontrò un'altra fregata britannica, l'Alamene, comandata dal capitano di vascello George Hope, che tre settimane prima, il 12, St Vincent aveva inviato alla ricerca di Nelson. Questa si trovava in compagnia della Terpsichore e della Bonne Citoyenne, che aveva incrociato due giorni prima. Avevano raccontato al comandante Hope della grande tempesta, ma ovviamente non avevano nessuna notizia di Nelson. Salito a bordo dell'Alcmene, il comandante Waller disse a Hope del suo avvistamento della Vanguard disalberata e mise in moto una serie di eventi che avrebbe privato Nelson del suo gruppo esplorante per i successivi due mesi e mezzo. Nelson aveva lasciato alle sue fregate ordini precisi nel caso si fossero trovate separate dall'ammiraglia. Era una precauzione comune e sensata del XVIII secolo, finalizzata a consentire di ristabilire il contatto, in assenza di comunicazioni a voce o a vista, con appuntamenti predefiniti. Le sue istruzioni erano che, se si fossero perse, dovevano percorrere una rotta da ovest a est, avanti e indietro, a sud di Tolone, entro 60-90 miglia da Capo San Sebastiàn, nei pressi di Barcellona. Se poi «non aveste mie notizie per dieci giorni, ritornate a Gibilterra». Il piano avrebbe dovuto funzionare. Hope, a bordo dell' Alcmene, iniziò a seguire la linea di pattugliamento il 23 maggio, navigando avanti e indietro a 42° e 20' latitudine nord, come da istruzioni, e continuò a farlo anche dopo che la Terpsichore e la Bonne Citoyenne si unirono a lui. Se avesse proseguito fino al 3 giugno, un solo giorno in più rispetto alle indicazioni ricevute, avrebbe incontrato Nelson, che giunse in posizione proprio in quella data. Il 31 maggio Hope aveva distaccato la Terpsichore e la Bonne Citoyenne alla ricerca di Nelson fra la Sardegna e il Nordafrica. Il 2 giugno incrociò il Mutine e Hardy gli disse che Troubridge, con le sue dieci navi da guerra, lo seguiva da vicino, anch'egli sulle tracce di Nelson. Così, in quel momento, nel Mediterraneo occidentale c'erano quattro forze britanniche separate, tutte impegnate a cercare Napoleone e, nel contempo, a cercarsi a vicenda: Nelson si stava avvicinando alla linea di pattugliamento prestabilita, l'Alcmene e il Mutine si trovavano già su di essa, la Terpsichore e la Bonne Citoyenne erano in rotta per la Sardegna, mentre Troubridge, che era più a sud di tutti, si stava

dirigendo verso nord ansioso di stabilire il contatto. Se Hope non avesse distaccato la Terpsichore e la Bonne Citoyenne e fosse rimasto sul posto con il Mutine, avrebbe sicuramente incrociato sia Nelson sia Troubridge, e avrebbe così riunito le navi pesanti e quelle esploranti che, con un po' di fortuna, avrebbero intercettato le lente navi francesi nel Mediterraneo centrale al più tardi nel giro di un mese. Ne sarebbe seguita la distruzione della flotta francese (e, con essa, di gran parte del fiore dell'esercito francese), Bonaparte sarebbe stato un uomo sconfitto e non avrebbe ottenuto nessuna delle sue famose vittorie, in particolare Marengo e Austerlitz. La Prima coalizione si sarebbe probabilmente riformata, la Rivoluzione sarebbe stata frenata, l'impero francese mai fondato e il futuro dell'Europa sarebbe stato completamente diverso. Ma Hope decise altrimenti. Il rapporto dell'Emerald sui danni subiti dalla Vanguard condizionò in modo decisivo la sua valutazione. Egli concluse, infatti, che la loro gravita avrebbe richiesto di riportare la nave ammiraglia in bacino per le riparazioni necessarie, e gli unici disponibili erano a Napoli e a Gibilterra. Cercare Nelson a Gibilterra significava tornare indietro, concedendo così a Bonaparte un ulteriore vantaggio di spazio e di tempo; e comunque, quando era partito con il Mutine, Hardy gli aveva detto che Nelson non era tornato a Gibilterra. Aveva anche deciso di non mettersi alla ricerca di Troubridge, e questo fu un grave errore, perché poco dopo Troubridge trovò Nelson e, se questi avesse avuto a disposizione le fregate di Hope, le capacità di ricognizione della sua flotta ne avrebbero tratto enorme giovamento. Viceversa, Hope prese la catastrofica decisione di mettersi da solo alla ricerca dei francesi. Avendo già distaccato la Bonne Citoyenne e l'Emerald in direzione della Sardegna, inviò la Terpsichore verso i porti dell'Italia settentrionale, mentre mise l'Alcmene in rotta per Maiorca e Minorca, quindi per la Sardegna e infine per Napoli, finendo per ritrovare lungo il cammino le sue navi di conserva. Un tale schema di ricerca avrebbe potuto essere giustificabile se le flotte di Nelson o dei francesi fossero rimaste ferme. Nelson, invece, stava navigando lungo la linea di pattugliamento, mentre i francesi erano diretti stabilmente verso sudest e la loro distanza aumentava ogni giorno di più. Se Nelson fosse stato al corrente dei movimenti e degli ordini di Hope, il suo tormento per la «mancanza di fregate» sarebbe stato ancora più acuto. Nelson, di ritorno sul luogo dell'appuntamento al largo di Tolone, poteva almeno consolarsi per aver riunito le navi che dovevano costituire la sua forza di combattimento:

in primo luogo il Mutine, poi, nel pomeriggio del 7 giugno, le dieci navi da 74 cannoni di Troubridge. Quindi il tempo fece nuovamente la sua parte. Cadde una calma piatta, e solo il 10 giugno, quando rientrarono l'Orion e l'Alexander, che erano state inviate a caccia di mercantili nella speranza di raccogliere notizie, la flotta fu finalmente di nuovo al completo. Nelson, con 13 navi da 74 cannoni, la Leander da 50 e il veloce Mutine, poteva ora mettersi all'inseguimento del nemico. Ma dove si trovava? Troubridge aveva portato degli ordini di St Vincent che riassumevano la situazione strategica. A Nelson si chiedeva di procedere «alla ricerca di un'armata che il nemico stava approntando a Tolone e a Genova, e il cui obiettivo sembrava essere o un attacco contro Napoli e la Sicilia, o il trasporto di un esercito in qualche punto della costa spagnola, allo scopo di marciare verso il Portogallo, oppure l'attraversamento dello Stretto [di Gibilterra] allo scopo di dirigersi verso l'Irlanda». Tuttavia, questi ordini supplementari lo autorizzavano anche a inseguire la flotta francese «in qualsiasi parte del Mediterraneo, dell'Adriatico, della Morea [Grecia meridionale], dell'Arcipelago [le isole greche] e perfino del Mar Nero, se la sua meta fosse stata in una di quelle zone». Avrebbe dovuto rifornirsi nei porti «del Granducato di Toscana, del Regno delle Due Sicilie [Napoli], dei territori ottomani, di Malta e degli ex domini veneziani, ora appartenenti all'imperatore di Germania [Austria]». Poteva anche attendersi aiuto da parte del bey di Tunisi, del bashaw di Tripoli (la moderna Libia) e dal dey di Algeri, tre possedimenti simbolici, ma di fatto indipendenti, dell'impero ottomano.7 Portogallo? Irlanda? Napoli? Sicilia? Nessuna menzione dell'Egitto. L'unica illazione che Nelson poteva fare, mentre radunava la propria flotta, era che anche Bonaparte stesse assemblando la sua, il che significava riunire le navi di Tolone e quelle di Genova. Giunse alla conclusione che quelle di Tolone sarebbero andate a Genova, e non viceversa, e decise quindi di cercare al largo della costa settentrionale italiana, scartando implicitamente il Portogallo e l'Irlanda quali destinazioni finali, e privilegiando Napoli e la Sicilia. Dopo aver doppiato la punta settentrionale della Corsica, iniziò a cercare nel golfo di Talamone, a sud dell'Elba, che riteneva un luogo di ritrovo adatto per i convogli di Tolone e di Genova. Il Mutine, dopo aver esplorato la baia ed essere transitato fra le isole di Montecristo e del Giglio, riferì che nessun nemico era in vista. A questo punto Nelson credeva ancora che «non tutte le truppe francesi avessero lasciato Genova il 6».8 Il giorno seguente, 13 giugno, andò lui

stesso a dare un'occhiata portando l'intera flotta, con una complessa deviazione, fra l'Elba e le isole di Pianosa e Montecristo. Se avesse avuto con sé le sue fregate, avrebbe potuto affidare l'operazione a una di esse e proseguire il cammino. Il Mutine, infatti, non era abbastanza veloce per effettuare missioni isolate e tenere il passo della flotta. Per l'esplorazione avrebbe potuto impiegare una delle unità da 74 cannoni, ma questo avrebbe ridotto la sua capacità di combattimento (prima di lasciare Gibilterra aveva detto a St Vincent che intendeva mantenere «le grandi navi integre, per combattere, spero, quelle più grandi»). Il 14 giugno le nuvole si diradarono un po'. Nei pressi di Civitavecchia una nave da guerra tunisina lo informò di aver incrociato quattro giorni prima una nave greca che «il 4 aveva attraversato la flotta francese, circa 200 vele, riferivano, all'estremità nordoccidentale della Sicilia, dirette verso est».9 Non è chiaro se questo significava che stesse navigando lungo la costa settentrionale della Sicilia o se avesse superato Trapani e si trovasse al largo della costa meridionale. Nel primo caso, era possibile che fosse diretta a Napoli, nel secondo la meta era sicuramente un'altra, ma in entrambi i casi poteva far sbarcare le sue unità terrestri in Sicilia, un obiettivo già di per sé di grande valore. Comunque, restava il fatto che dieci giorni prima l'armata di Bonaparte si era trovata circa 300 miglia davanti a lui e, anche ammesso che avanzasse lentamente, da allora ne doveva aver percorse come minimo altre 300. Le nuvole dell'ignoto, anche se si erano un po' diradate, nascondevano ancora gran parte del futuro. In quelle circostanze Nelson decise di puntare su Napoli. Aveva buone ragioni per farlo. L'ambasciatore britannico Sir William Hamilton, che era in carica da trentaquattro anni, aveva importanti fonti informative fra i suoi contatti diplomatici, politici e commerciali in tutto il Mediterraneo centrale. Il Regno di Napoli, o delle Due Sicilie, com'era chiamato, era ben disposto nei confronti della Gran Bretagna e temeva la Francia, le cui armate erano poco distanti dai suoi confini negli Stati papalini. Poteva fornire alla flotta di Nelson rifornimenti e assistenza. Il suo primo ministro, il generale Sir John Acton, un uomo d'affari cosmopolita, aveva il titolo di baronetto britannico ed era in parte fedele alla nazione dei suoi avi. Nelson sperava di ottenere sia informazioni sia aiuti materiali. Giunto all'isola di Ponza il 15 giugno, Nelson inviò a terra Troubridge a bordo del Mutine. Questi sbarcò la mattina del 17. Thomas Troubridge era un subordinato affidabile, suo collega da venticinque anni e uno di quei comandanti di navi da guerra che badano al sodo. St Vincent lo considerava

«il più grande uomo che la marina inglese avesse mai prodotto». Veterano delle battaglie del «glorioso 1° giugno» e di Capo St Vincent, aveva un modo di comandare molto diretto. Dopo i diffusi casi di indisciplina verificatisi nel 1797, disse: «Ogni volta che vedo un tizio che ha l'aria di uno che pensa mi dico: "Questo è ammutinamento"». Accompagnato a incontrare Hamilton e Acton, venne subito al dunque. Hamilton annotò: «Abbiamo preso più decisioni in mezz'ora di quante ne avremmo potuto prendere in una settimana secondo le regole ufficiali di quaggiù ... Ora, conoscendo la posizione e la forza del nemico» e avendo ottenuto da Acton un ordine che autorizzava i governatori di tutti i porti napoletani a rifornire «le navi del re con ogni sorta di provviste», Troubridge «si illuminò e parve perfettamente felice». Dopo essersi messo in tasca l'ordine di Acton, si diresse verso la flotta al largo, che raggiunse il 18 giugno. La guerra è una cosa, l'intelligence è un'altra. Ognuna richiede qualità diverse, che raramente si trovano nella stessa persona. La Royal Navy lo avrebbe nuovamente verificato, in un'occasione analoga, il 31 maggio 1916 allorché un ufficiale di marina pose la domanda sbagliata al personale dell'intelligence la mattina del giorno della Battaglia dello Jutland. In quell'occasione l'errore fu l'arroganza: non volle spiegare perché aveva posto quella domanda, non degnandosi di accordare la propria fiducia al personale della cifra. Troubridge non era arrogante. Lui, Hamilton e Acton agirono con grande frenesia. La sua colpa era la schiettezza. Voleva rifornimenti per le navi, il primo pensiero di un ufficiale di marina. Voleva le informazioni più aggiornate sulla posizione del nemico. L'ordine di Acton garantì i primi. Le secche informazioni di Hamilton - che i francesi stavano dirigendosi su Malta - fornirono le seconde. Non c'è da meravigliarsi, quindi, che Troubridge se ne andasse soddisfatto. Ciò che avrebbe dovuto avere da Hamilton, e che avrebbe potuto ottenere se non avesse mirato così direttamente al sodo come fece, erano notizie più mediate. Avrebbe potuto intavolare una conversazione di carattere speculativo o addirittura generale, chiaramente non uno dei punti di forza di Troubridge. La notizia era l'indicazione che la forza francese era diretta oltre la Sicilia o Malta. Il 28 maggio Acton, di madre lingua francese (era nato a Besanc.on), aveva raccontato a Hamilton che l'ambasciatore francese a Napoli gli aveva detto che «la grande spedizione partita da Tolone ... era di fatto diretta in Egitto». Pare che Hamilton abbia sospettato di aver a che fare con un'operazione di disinformazione. Di fatto, nonostante l'invio di una nota al Foreign Office a

Londra sul rapporto di Acton, non ne riferì il contenuto a Troubridge né tantomeno vi accennò nel suo scritto per Nelson.10 Ciò che Londra sapeva Londra aveva probabilmente informazioni migliori di quelle che aveva Nelson. Il Foreign Office, l'Ammiragliato e il War Office raccoglievano informazioni da varie fonti, quali agenti professionisti, funzionari dei consolati, viaggiatori ben disposti o chiacchieroni, e giornali stranieri. Fin dal 24 aprile Lord Spencer, il segretario agli Esteri, quali destinazioni delle «navi di Tolone» aveva annotato «Portogallo -Napoli - Egitto». Due giorni dopo scrisse: «"61'78'71" [l'identificativo di un agente] ritiene che l'obiettivo sia l'Egitto, per quanto incredibile possa sembrare». Nel frattempo Henry Dundas, segretario alla Guerra e membro del consiglio d'amministrazione della Compagnia delle Indie orientali, stava dicendo all'Ammiragliato di aver avuto da un americano che era stato di recente in Francia informazioni circa l'intenzione dei francesi di invadere le isole del Canale, inviare un corpo di spedizione in Irlanda (cosa che sarebbe accaduta in agosto), fomentare una rivoluzione a Napoli e in Polonia (in entrambi i casi contro l'Austria), ma anche circa «uno strano piano riguardante l'Egitto», tanto che 400 ufficiali sarebbero stati inviati via terra attraverso quel paese per dare assistenza a Tipu Sultan contro i britannici in India. L'Ammiragliato aveva un proprio uomo nella zona operativa della flotta a Tolone, il tenente di vascello William Day, che era stato inviato a Genova per vendere tre navi da trasporto del Navy Board bloccate lì dopo il ritiro della flotta britannica dal Mediterraneo nel 1796. I rapporti di Day, spediti via terra attraverso il normale canale che passava dalla Germania fino ad Amburgo e quindi via mare a Londra, con un tempo di trasmissione compreso fra le tre e le cinque settimane, suggerirono inizialmente quale destinazione la Spagna. Tuttavia, dal 1° maggio, quando giunse a Londra di persona, portò notizie che indicavano il Mediterraneo orientale quale zona più probabile. Il fatto era che la flotta stava imbarcando 4000 botti da dieci cerchi e senza spina, il cui scopo fu ritenuto quello di aumentare il galleggiamento delle navi da guerra nelle acque basse. Il Primo Lord ne dedusse che sarebbero servite per il passaggio dei Dardanelli in direzione del Mar Nero. È davvero singolare quanto fossero errate le informazioni di cui disponeva al tempo l'Ammiragliato, dato che reputava che una via d'acqua percorsa dalle moderne navi da carico non fosse navigabile da navi da guerra dal dislocamento pari a una frazione di quelle attuali. A Londra, però, erano disponibili altre informazioni migliori. I quotidiani francesi,

acquistati spesso entro una settimana o anche meno dalla loro pubblicazione, erano assai indiscreti. Alla fine di marzo, in aprile e ai primi di maggio «L'Echo», «Le Surveillant» e «Le Moniteur» pubblicarono articoli che davano risonanza all'immagine che il governo stava creando circa la forza, i rifornimenti e perfino la destinazione del dispositivo militare di Tolone. «Le Moniteur», sotto controllo governativo, cercò di intorbidare le acque diffondendo notizie fuorvianti, ma la tendenza generale era evidente: una grande flotta si preparava a un'operazione militare di ampio raggio. Le chiacchiere, poi, aiutarono a definire meglio il quadro. Alcuni degli studiosi che avrebbero accompagnato la spedizione iniziarono a vantarsene, un classico difetto delle persone importanti che conducono una vita insignificante. Il mineralogista Domelieu scrisse a De Lue, professore di storia naturale a Gottinga, che sarebbero stati imbarcati libri sull'Egitto, la Persia, l'India, il Mar Nero e il Mar Caspio, e che correva voce che l'obiettivo fosse l'Egitto allo scopo di intercettare il commercio britannico con l'India. Sfortunatamente, De Lue era sia membro del nucleo famigliare della regina Sofia Carlotta, la moglie di Giorgio III, sia un agente del Foreign Office, e comunicò la notizia il 7 maggio.11 Tuttavia, la migliore informazione ricevuta da Londra giunse attraverso i canali ufficiali. Era stata raccolta con quello che sarebbe diventato un classico dei romanzi di spionaggio. Udney, il console britannico di Livorno, aveva un contatto ben informato presso uno dei mercanti inglesi locali, Jones, che manteneva una corrispondenza commerciale con altre società presenti nel Mediterraneo. Le sue fonti lo portarono a sopravvalutare la forza della flotta di Tolone, ma riuscì misteriosamente a conoscere in modo quasi esatto la data di partenza, la destinazione e lo scopo della missione. Avrebbe fatto una tappa intermedia a Malta, che si sarebbe arresa, quindi ad Alessandria (o forse, in alternativa, nel Mar Nero), per far sbarcare i soldati che avrebbero marciato sulla terraferma fino al Golfo Persico, oppure avrebbe attraversato il Mar Rosso per attaccare i possedimenti indiani della Compagnia delle Indie orientali britannica. Il rapporto di Udney, datato 16 aprile, fu trasmesso dal Foreign Office all'Ammiragliato il 24 maggio. Per un po' Londra scelse di ignorare l'informazione. C'erano altri obiettivi più vicini minacciati da una grande spedizione anfibia francese: un'invasione del Portogallo, in combutta con la Spagna, un'offensiva contro la stessa Gran Bretagna, magari attraverso l'Irlanda, dove in maggio scoppiò una rivolta. Se fossero state manovre di disinformazione, le voci sull'Egitto

potevano essere notizie fatte circolare ad arte per nascondere il vero obiettivo strategico della missione della forza di Tolone. Il 1° giugno il segretario agli Esteri scrisse a Lord Mornington, governatore generale dell'India, che «Bonaparte si è finalmente imbarcato a Tolone con il progetto di attaccare l'Irlanda ... e conquistare, forse, durante il tragitto il Portogallo». Nuove informazioni chiarirono ben presto questi equivoci. Alcune giunsero dalla stampa francese e altre, sempre più convincenti, dal mondo accademico. Si venne a sapere da Francoforte, nei territori tedeschi occupati, che uno studioso francese, Faujas de Saint-Fond, aveva affermato che la flotta sarebbe salpata alla volta dell'Egitto. Se Bonaparte fosse stato al corrente di questa serie di fughe di notizie, si sarebbe certamente rammaricato della sua decisione di gravare la spedizione di un tal numero di parlatori professionisti. L'indiscrezione di Saint-Fond raggiunse Londra il 13 giugno. L'11 un dispaccio proveniente dalla missione diplomatica a Firenze aveva fornito un quadro ancor più credibile: il generale francese Carvoni aveva rivelato che la meta della spedizione, cui avrebbe partecipato, sarebbe stata prima l'Egitto e poi l'India. Due giorni dopo il segretario agli Esteri scrisse al fratello: «Sembra proprio che dopotutto Bonaparte sia davvero diretto in Egitto; e Dundas [segretario alla Guerra] ritiene che il piano di attaccare l'India da lì non sia impossibile come potrebbe sembrare. Su quest'ultimo punto sono ancora incredulo, quanto al primo sono sconvolto. Ma dato che Bonaparte, il 23, era ancora al largo di Tolone [sbagliato] e che Lord St Vincent deve aver inviato [le navi di Troubridge] al più tardi il 21, vi sono fondate speranze che Nelson possa distruggere tutte queste ipotesi»

Nelson ritrova la traccia La possibilità che si realizzasse ciò che Londra sperava era fortemente limitata dalla sua incapacità di comunicare con il Mediterraneo centrale sia ciò che voleva sia ciò che sapeva. Il 13 giugno, quando Lord Spencer scrisse per il fratello il resoconto informativo, Nelson si trovava ancora nel Mar Tirreno, fra la Corsica, la Sardegna e la Sicilia. Da Londra erano stati inviati ordini in India, e nei punti intermedi, affinchè venissero spedite alcune navi verso Suez, e in particolare al commodoro John Blanchett, a bordo del Leopard da 50 cannoni, in rotta per l'India, era stato chiesto di organizzare una piccola squadra nel Mar Rosso. Tuttavia, nessuno era in grado di dire quando l'avrebbe saputo né quando le nuove disposizioni e informazioni sarebbero giunte a Nelson. St Vincent, al largo di Cadice, aveva istruzioni e buoni motivi per rimanervi, assicurando

il blocco navale dei porti spagnoli e la sorveglianza dello Stretto di Gibilterra. Aveva già inviato a Nelson tutte le navi veloci di cui disponeva e non gliene poteva mandare altre. Poteva spedire messaggi impiegando navi neutrali, ma erano poche, e il suo stesso collegamento con Londra era esile oltre che lento. Sapeva dove si trovava Nelson con una settimana di ritardo, e dalla metà di giugno, da quando gli aveva rispedito da Napoli il brigantino Transfer con i dispacci, non aveva avuto più notizie. Al contrario, alle orecchie di Nelson probabilmente era giunto qualcosa delle informazioni raccolte da Udney a Livorno, giacché fra le sue carte è stata trovata una copia della lettera di Udney che potrebbe aver ricevuto mentre stava tornando, dopo aver disalberato, sul luogo dell'appuntamento al largo di Tolone, nella quale però è indicata soltanto la forza della flotta di Tolone, non la sua destinazione. Tuttavia, poco dopo aver lasciato Napoli il 18 giugno, Nelson seppe con certezza che Napoleone si stava dirigendo verso Malta. Il 20 giugno, quando si trovava nello Stretto di Messina, il console britannico a Messina salì a bordo della sua nave «per dir[gli] che Malta si era arresa», ma non prima di aver scritto al Gran Maestro dei Cavalieri di Malta per raccomandargli di porre l'isola in assetto di difesa mentre si affrettava per portargli aiuto. Il suo messaggio era partito troppo tardi. Malta si era già arresa, secondo le previsioni del console Udney del 26 aprile. I Cavalieri avevano ceduto. Questo non avrebbe dovuto costituire una sorpresa. Il Sovrano Militare Ordine Ospedaliero di San Giovanni non era più quello di una volta. Fondato per curare i pellegrini cristiani malati diretti in Terra Santa, durante le Crociate era diventato un ordine militare monastico, che costruì e presidiò castelli in tutti gli Stati crociati. Cacciati dalla pressione musulmana prima da Gerusalemme, poi da San Giovanni d'Acri, quindi dall'isola di Rodi, i Cavalieri si fermarono infine a Malta dove ritrovarono nuovo vigore. Nel 1565, sotto la guida del Gran Maestro Jean de La Valette, respinsero un violento attacco turco volto a conquistare l'isola e a penetrare nel Mediterraneo occidentale. Nei due secoli successivi i Cavalieri condussero azioni di disturbo contro la flotta ottomana, liberando gli schiavi cristiani dalle galee e catturando i marinai turchi per ridurli in schiavitù. Amare il proprio nemico non aveva senso nella visione dei Cavalieri del credo cristiano. Nella cattedrale della Valletta, i catafalchi dei Gran Maestri sono sorretti dalle spalle bronzee di turchi con il turbante, incatenati e curvi sotto il peso. Al Gran Maestro Hompesch mancava la determinazione di La Valette. Quando la flotta di Napoleone comparve il 9

giugno, scese rapidamente a patti: una pensione per sé e il reinserimento degli altri Cavalieri. L'unica debole resistenza fu opposta dai maltesi, malgrado non amassero granché l'Ordine decaduto. Il 18 giugno Bonaparte se ne andò, dopo aver insediato un'amministrazione e una guarnigione francesi, promulgato diverse riforme civili ed ecclesiastiche, e saccheggiato diligentemente i tesori delle chiese. Si trattava di una classica incursione napoleonica, motivata anche dalla sua ripugnanza per i maltesi, uno dei popoli più cattolici d'Europa. Se solo i Cavalieri avessero mostrato maggior nerbo e incitato gli isolani a prolungare la loro resistenza, l'esito dell'operazione avrebbe potuto essere molto diverso. Nelson, che si trovava solo un centinaio di miglia più indietro e stava avanzando rapidamente, avrebbe potuto cogliere la flotta francese in condizioni assolutamente sfavorevoli, con il comandante e la forza anfibia a terra e le navi da battaglia disperse attorno all'isola. Il disastro sarebbe stato inevitabile. Nelson, però, aveva travisato i segnali. Mercoledì 20 giugno, quando al largo di Messina aveva scritto al Gran Maestro Hompesch, gli aveva promesso che avrebbe raggiunto Malta il 22. E così fece, più o meno. Ma siccome era ancora convinto che l'obiettivo dei francesi fosse la conquista della Sicilia e che Malta sarebbe stata usata solo come base, venne ben presto fuorviato da cattive informazioni. Nella prima mattina di venerdì 22 giugno, cioè nel giorno in cui aveva promesso che si sarebbe trovato a Malta mentre di fatto era poco a sud di Capo Passero, l'estrema punta sudorientale della Sicilia, ricevette in rapida successione da due diverse fonti notizie fresche sui movimenti dei francesi. La prima giunse da Hardy, che lasciò il Mutine e salì a bordo della Vanguard alle 6.25 per riferire di aver fermato un brigantino proveniente da Ragusa (l'attuale Dubrovnik) e di aver saputo che Malta era caduta. La seconda era un rapporto di avvistamento della Leander che parlava di quattro strane navi in posizione estsud-est. Nelson decise quindi, contrariamente al solito, di consultare i suoi comandanti sul da farsi. Le sue riunioni prima della Battaglia di Trafalgar avrebbero creato la leggenda della «banda di fratelli», ma in quelle occasioni si limitava a illustrare ciò che intendeva fare, diceva e non chiedeva. Nel 1798 aveva già acquisito la fama di uomo risoluto, perciò fu strano che in quel momento, anche se si trattava di una situazione molto complessa, sentisse il bisogno di sostegno morale. Dal brigantino di Ragusa si era saputo che Malta era caduta una settimana prima (15 giugno) e che la flotta francese era salpata il giorno successivo (16). Nelson deve aver

calcolato che, se i francesi si fossero diretti verso la Sicilia, a quell'ora sarebbero già stati sull'isola, e non era possibile che nei sei giorni precedenti non gliene fosse giunta notizia. Poiché questo non era avvenuto, significava che erano andati altrove. Considerando la direzione del vento, che proveniva da ovest, la cosa più probabile era che la flotta si stesse dirigendo a est, il che avrebbe potuto voler dire verso i Dardanelli e il Mar Nero, o più probabilmente l'Egitto. Era una conclusione convincente, ma Nelson aveva bisogno di conferme. I quattro comandanti che aveva convocato erano esperti e fidati: Saumarez dell'Orlon, Troubridge della Culloden, Darby della Bellerophon e Bali dell' Alexander. Nella cabina della Vanguard pose loro le seguenti domande: «Alla luce di queste informazioni [circa le "strane navi" e quelle fornite dal brigantino di Ragusa] qual è la vostra opinione? Ritenete, sulla base di tutte le circostanze di cui siamo a conoscenza, che la Sicilia sia la destinazione [di Bonaparte]? Pensate che sia meglio che proseguiamo per Malta o che viriamo in direzione della Sicilia? Se la flotta è andata ad Alessandria [d'Egitto] e vi è arrivata sana e salva, allora i nostri possedimenti in India sono probabilmente perduti. Credete sia meglio avanzare verso quella località?». Ottenne risposte diverse. Berry, comandante della Vanguard, propendeva per dirigersi ad Alessandria, Bali era d'accordo sul fatto che i francesi si stessero dirigendo ad Alessandria, Darby lo riteneva probabile, Saumarez e Troubridge sottolineavano l'importanza di proteggere Alessandria, senza esprimere il loro parere sulla destinazione dei francesi. In ogni caso influirono tutti sulla decisione di Nelson, con conseguenze deplorevoli. Deciso ormai a muovere a tutta velocità verso l'Egitto, Nelson esaminò con cura i rapporti di avvistamento delle «strane navi». Le sue unità inviate al loro inseguimento mandarono numerosi messaggi. Alle 5.30 la Culloden riferì che stavano fuggendo con il vento in poppa. Alle 6.46 la Leander segnalò che le «strane navi erano fregate» e l'Orion ripetè il messaggio all'ammiraglia in modo che non vi potessero essere errori. Quattro fregate costituivano una forza considerevole, e tutto lasciava pensare che appartenessero a una flotta più numerosa. Che facessero parte della flotta di Tolone non era quindi un'ipotesi irragionevole. Tuttavia, poco dopo le 7 Nelson ordinò di richiamare le «navi in caccia». I suoi pensieri, che stava illustrando in quel momento ai cinque comandanti nella cabina della Vanguard, prevedevano solo due linee di condotta: ritornare verso la Sicilia o dirigersi su Malta; in alternativa, navigare a tutta velocità verso l'Egitto sfruttando i venti

favorevoli. Non propose, forse nemmeno a se stesso, l'opzione di disporre la flotta in formazione di ricerca e seguire la rotta presa da quelle «strane navi» per vedere se si trovavano in compagnia di altre. Il comandante della Leander, capitano di vascello Thomas, non riusciva proprio a capire e accettava a malincuore il rifiuto del suo superiore all'inseguimento di quello che era un chiaro indicatore della posizione del nemico. Alle 8.29 ripetè la segnalazione che «le navi avvistate sono delle fregate». Nelson fu irremovibile. La Leander, l'Orion e la Culloden furono obbligate a riunirsi alla flotta, che puntò compatta verso Alessandria. Questo episodio ricorda i colloqui fra l'ammiraglio Nagumo e l'equipaggio del velivolo da ricognizione dell'incrociatore Tone nelle prime ore del mattino della Battaglia delle Midway, il 4 giugno 1942. Con questa differenza, però. Lì era l'ammiraglio che aveva un bisogno disperato di sapere quale tipo di nave era stato avvistato dagli aviatori, e furono questi ultimi che risposero con eccessiva lentezza. Il loro primo messaggio riferiva che avevano avvistato il nemico, il secondo che le navi nemiche erano incrociatori e cacciatorpediniere, che non rappresentavano nessun pericolo per Nagumo, e solo il terzo, inviato circa un'ora dopo il primo, diceva che «il nemico è accompagnato da un'unità che sembra essere una portaerei», una minaccia molto seria. Nonostante le differenze, la similitudine consiste nel fatto che, in entrambi i casi, se il comandante e la sua forza da ricognizione fossero stati in sintonia, il nemico sarebbe stato distrutto. Nonostante tutto, Nelson avrebbe potuto dar retta alle sue navi esploranti se solo avesse avuto un'informazione fondamentale: la vera data della partenza di Bonaparte da Malta. Il «brigantino di Ragusa» aveva indicato sabato 16 giugno. In realtà era salpato martedì 19, e il 22, quando furono avvistate le «strane navi», si trovava in mare da soli tre giorni. Nelson era molto più vicino a Bonaparte di quanto pensasse: forse meno di 30 miglia dietro di lui. Quella notte, nella foschia, i francesi sentirono suonare delle campane e sparare dei segnali, che provenivano sicuramente dalle navi di Nelson. Ma le navi francesi, messe in allarme dalle fregate avvistate in precedenza durante la giornata, navigavano in silenzio, a file serrate per fornirsi reciproca protezione. Quando fece giorno, Nelson le aveva superate e si trovava oltre l'orizzonte. La possibilità di un incontro decisivo era andata perduta. Avanti e indietro Il comandante del brigantino di Ragusa poteva essersi sbagliato, ma poteva anche essere stato frainteso. Non sappiamo che lingua parlasse: forse italiano, o serbo-croato, o un'altra lingua mediterranea. Come suggerisce

Alfred Thayer Mahan nella sua biografia di Nelson, se questi avesse condotto di persona l'interrogatorio, avrebbe potuto scoprire dell'altro, dato che era abile nel porre le domande, e la sua mente era affinata dall'ansia e dalla costante riflessione sui dati del complesso problema che stava affrontando. Ma quando Hardy giunse a bordo della Vanguard, erano passate due ore dal momento in cui aveva fermato il brigantino, che si trovava ormai lontano. Nelson, comunque, non vedeva l'ora di proseguire. Aveva il vento a favore e nei sei giorni successivi fece progressi eccezionali, coprendo a volte fino a 150 miglia in ventiquattr'ore. Il 28 giugno era in vista di Alessandria e aveva passato la notte a effettuare sondaggi al largo della costa (la Royal Navy disponeva di poche carte del Mediterraneo orientale). Tuttavia, il fatto che non vi fossero segni della presenza della flotta nemica era preoccupante, e quando il mattino successivo Hardy ritornò al Mutine dopo essersi recato a terra, i suoi timori furono confermati. Hardy non era riuscito a trovare il console britannico, al quale Nelson aveva scritto, e non avrebbe potuto farlo dato che era in vacanza; ma il comandante della fortezza ottomana, che aveva infine fatto la sua comparsa, gli aveva detto che i francesi non erano arrivati, che i turchi non erano in guerra con la Francia e che i britannici, secondo l'usanza, potevano fare rifornimento d'acqua e di viveri, ma poi dovevano andarsene. Nelson non si attardò. Il mattino di sabato 30 giugno riprese la navigazione. Era convinto di aver commesso un errore e che la flotta francese fosse andata da qualche altra parte, forse proprio in Turchia. Quattro giorni più tardi, dopo aver lasciato Cipro alla propria dritta, entrò nel golfo di Antalya. Se Nelson fosse stato meno impaziente, i francesi gli sarebbero finiti dritti fra le braccia. Venticinque ore dopo la sua partenza da Alessandria, la flotta francese gettò l'ancora a est della città e iniziò a far sbarcare la sua armata. Si trattava della seconda - o forse della terza o della quarta - volta che Nelson mancava di poco il bersaglio. Se non fosse stato per la burrasca, avrebbe potuto incrociare Bonaparte mentre usciva da Tolone. Se non fosse stato per la sua preoccupazione di difendere Napoli, avrebbe potuto distruggere la flotta a Malta. Se non si fosse rifiutato di seguire le «strane navi», avrebbe potuto sconfiggere la flotta in mare il 22 giugno. E se avesse atteso un giorno in più ad Alessandria, l'avrebbe certamente distrutta, o costretta ad arrendersi, nel delta del Nilo. La realtà era che si stava allontanando rapidamente dalla sua preda, mentre Bonaparte e un gruppo dei suoi futuri marescialli vittoriosi - Berthier,

Lannes, Murar, Davout, Marmont - scendevano a terra per impossessarsi dell'Egitto, più o meno a loro piacimento. Nelson, al contrario, era in preda alla frenesia. «La sua mente ansiosa e attiva» scrisse il comandante Bali «non gli consentiva di sostare un attimo nello stesso posto.» Dove andare? Decise in primo luogo di «spingersi lungo la costa di Caramania» (Turchia meridionale), come scrisse in seguito a Sir William Hamilton. La sua deduzione, cui era giunto dieci giorni prima e secondo la quale i francesi si stavano dirigendo a est, sembrava averlo convinto del fatto che, se non si trovavano in Egitto, dovevano essere in qualche altro posto nei possedimenti del sultano di Turchia. Aveva notato i preparativi che il comandante militare di Alessandria stava attuando - «le navi da combattimento ... che sbarcavano i loro cannoni», «i turchi che si preparavano a resistere», come scrisse in seguito sia a St Vincent che a Sir William Hamilton - ma in assenza dei francesi doveva aver interpretato quei segnali quali elementi di un allarme generale da parte ottomana. Questo, e ancor più la sua partenza prematura, indicano un anomalo stato di confusione mentale, superficialità di analisi e grande tensione, tratti per lui inconsueti. Giunse nel golfo di Antalya il 4 luglio e, non vedendo nulla, mise nuovamente la prua verso ovest, dirigendosi in primo luogo a incrociare la rotta che avrebbe percorso la flotta se fosse stata ancora in navigazione verso l'Egitto, quindi virò a sud di Creta e, per un breve momento, verso nord in direzione della Grecia continentale, per poi dirigersi nuovamente verso la Sicilia, che raggiunse il 20. Al largo di Siracusa, dove aveva intenzione di imbarcare acqua e rifornimenti, scrisse tre lettere, datate 20 luglio, a sua moglie, a Sir William Hamilton e a St Vincent. Le sue poche parole a Lady Nelson erano un eri de cceur: «Non sono stato capace di trovare la flotta francese ... tuttavia nessuno potrà dire che è stato per scarsa voglia di fare». Con Hamilton si lamentava nuovamente per la «mancanza di fregate» dalla quale «erano derivate tutte le sue sfortune», e diede disposizione affinchè le sue lettere venissero inviate al segretario agli Esteri e a St Vincent. Questi, ovviamente, non conoscevano la sua posizione, così come lui ignorava quella dei francesi. A St Vincent, integrando il riassunto e la giustificazione del suo vagabondare in seguito al disalberamento della Vanguard (scritto il 29 giugno e che il capitano di vascello Bali lo aveva pregato di non inviare), sollevò nuovamente il problema della mancanza di fregate, «alla quale deve essere attribuita la mia ignoranza circa i movimenti del nemico», e quindi delineò

il suo piano successivo: «Entrare nel mezzo dell'Arcipelago [l'Egeo] dove, se il nemico si dirige verso Costantinopoli, dovremmo averne notizie dirette; se lì non dovessi ricevere nessuna informazione, andrò a Cipro dove, se si troverà in Siria o in Egitto, ne dovrei sentir parlare». Concludeva, tuttavia, riferendo «un'informazione secondo la quale il 1° luglio i francesi erano stati avvistati al largo di Candia [Creta], ma non sono riuscito a sapere da quale parte dell'isola». Lasciando Siracusa il 24 luglio, le sue ultime parole per Hamilton furono: «Niente fregate! Cosa alla quale è stata e va ancora addebitata la scomparsa della flotta francese». Fregate o meno, la fortuna di Nelson stava per cambiare. Il 28 luglio, mentre si trovava a sud della Grecia continentale, inviò la Culloden nel golfo di Coron (l'attuale Messenia, il largo accesso occidentale al Peloponneso), dalla quale ebbe la notizia che «la flotta nemica era stata avvistata da Candia circa quattro settimane prima mentre piegava a sudest». L'informazione proveniva dal governatore turco, il quale aveva saputo da Costantinopoli che i francesi erano in Egitto. La Culloden aveva anche fermato e interrogato un brigantino francese, proveniente da Limassol, sull'isola di Cipro, che confermava le parole del governatore turco. Un'ulteriore conferma venne dal comandante di una nave da carico fermata dall'Alexander. Nel suo andirivieni la flotta di Nelson aveva ormai fermato 41 mercantili, e ne avrebbe fermati altri se l'ammiraglio francese non avesse catturato tutte le navi isolate che trovava lungo la rotta, sicuramente un'efficace misura di controspionaggio. Con la puntata nel golfo di Coron ebbe fine la cronica mancanza d'informazioni. Ora Nelson aveva buoni motivi per ritenere che Bonaparte non si trovasse a Corfù, la destinazione più probabile se si fosse diretto verso la Grecia, che non stesse andando a Costantinopoli e che non fosse sulla costa meridionale della Turchia, e nemmeno a Cipro. La flotta francese poteva forse essersi diretta in Siria, definizione geografica che comprendeva anche gli attuali Israele e Libano, ma in questo caso le sue navi si sarebbero trovate a poche miglia da Alessandria, e sicuramente lì se ne sarebbe parlato. Il 29 luglio decise quindi di fare vela verso Alessandria e nei pochi giorni successivi fece molta strada: il 31 luglio, in ventiquattr'ore di navigazione, la flotta percorse 161 miglia, a una media di quasi 8 nodi, una velocità molto elevata per navi da battaglia. Il 1° agosto l'avvistamento della terraferma comportò una breve replica della delusione patita il 30 giugno. Il porto era vuoto. Una breve puntata verso est lungo la costa fece passare la paura. Alle 14.30,

dalla coffa dell'albero di maestra della Goliath un cadetto di vedetta avvistò numerosissimi alberi nella baia di Abukir. Eccitatissimo, scese sul ponte per riferire al comandante quanto aveva visto, ma poi, mentre issava il suo messaggio per la Vanguard, ruppe la drizza. Fu così la Zealous la prima a dare la notizia a Nelson: «Sedici navi da combattimento all'ancora direzione da est a sud». La comunicazione non era molto precisa. L'ammiraglio Brueys comandava tredici navi da combattimento, ma anche quattro fregate, due brigantini, due navi bombardiere e un gruppo di cannoniere di minori dimensioni. Quelle che contavano erano le tredici navi pesanti: l'enorme L'Orient da 120 cannoni, le tre da 80 e le nove da 74. Erano armate in modo vario, una con cannoni da 18 libbre anziché da 32, e Alcune, costruite oltre cinquant'anni prima, erano meno robuste delle navi britanniche. Comunque, anche la Victory, che sarebbe stata l'ammiraglia di Nelson a Trafalgar, aveva più di quarant'anni. Peraltro, né l'età né il peso dei cannoni rappresentavano le caratteristiche decisive. Ciò che contava era l'arte marinaresca, la capacità di manovra e la caparbietà. I britannici avevano un controllo delle loro navi che i francesi, tanto gli ufficiali quanto i marinai, relativamente inesperti, non avevano; la regola della lealtà rivoluzionaria aveva privato la marina francese di molti buoni ufficiali, e la coscrizione obbligatoria nell'esercito di gran parte dei suoi uomini. In particolare, la serie di vittorie sulla terraferma aveva tolto alla marina francese la voglia di vincere. Per la Francia la vittoria in mare non era cruciale, mentre lo era per i britannici come popolo e per la Royal Navy come forza armata. Bonaparte, come avrebbe rilevato Sir Arthur Bryant, il grande storico popolare del ruolo avuto dalla Gran Bretagna nelle guerre della Rivoluzione e dell'impero francesi, non vide mai, e quindi non poteva immaginare, «l'impressionante potenza distruttrice di una nave da guerra britannica in azione». Dal XVII secolo in poi la Royal Navy era stata uno spietato strumento bellico. La sua sconfitta nella guerra d'indipendenza americana le aveva infuso un feroce istinto omicida. Nel 1780-81 aveva subito l'oltraggio, da parte dei francesi e degli spagnoli, di perdere il dominio sui mari, che considerava un proprio diritto di primogenitura, e dalla ripresa delle ostilità, nel 1793, non si era mai placata, decisa a umiliare i nemici. Bonaparte, l'ideatore della spedizione egiziana, si trovava ora distante dalla sua flotta e stava mietendo nuove vittorie in terra d'Egitto contro un debole avversario.12 Se fosse stato più vicino, avrebbe potuto allontanare le sue navi e metterle al sicuro, magari a Corfù, da dove avrebbe potuto richiamarle prontamente in caso di

necessità, e dove avrebbero rappresentato una minaccia per le linee di comunicazione di Nelson. Ma il concetto di una «flotta in essere», che potesse influire sugli eventi senza fare nulla, doveva essere estraneo alla mentalità attiva e aggressiva di Napoleone. Egli, infatti, ordinò a Brueys di rimanere in acque egiziane, ma di mettersi al riparo dei cannoni di Alessandria. In quel momento la flotta era ancorata nella baia di Marabut, dov'erano avvenuti gli sbarchi, una rada chiaramente inadatta. E poiché Alessandria era un porto di difficile accesso, con bassi fondali e facilmente bloccabile, fu deciso di trasferire le navi nella baia di Abukir, nove miglia più a est. Brueys ancorò le sue navi in una posizione che riteneva al riparo dall'attacco - da lui previsto - della flotta britannica. Disposte lungo una linea leggermente arcuata su bassi fondali, con la prua rivolta verso il castello di Abukir, con l'isola omonima (oggi Bequières) a dritta e una secca fra loro e la terraferma a sinistra, potevano essere avvicinate da due sole direzioni: da sotto l'isola di Abukir (ma tale rotta era di fatto impedita dal vento che soffiava da nord) o attraverso il braccio di mare fra l'isola e il castello. Apparentemente Brueys aveva giudicato impraticabile il secondo accesso ritenendo che, quand'anche fossero riusciti a superarlo, l'acqua sarebbe stata troppo bassa perché i britannici potessero passare su entrambi i lati della sua flotta, e cioè sulla destra (verso l'isola di Abukir) e sulla sinistra (verso la terraferma). Aveva rinforzato le difese facendo stendere grossi cavi fra diverse navi, distanti circa 160 metri l'una dall'altra, e ordinando di fissare alle cime delle ancore dei cavi d'ormeggio che, tramite un argano, avrebbero potuto essere messi in tensione per far ruotare le navi di prua o di poppa, consentendo di manovrarle anche da ferme. Quando la battaglia ebbe inizio, però, non tutti i comandanti avevano già provveduto a fissare i cavi d'ormeggio. Ciononostante, la posizione francese era sufficientemente solida da scoraggiare un nemico prudente; ma i britannici non erano prudenti né privi di spirito di osservazione. Foley, il comandante della Goliath, aveva una delle due sole carte costiere a disposizione della flotta, e si trattava di un'ottima carta, con l'indicazione della profondità dell'acqua fino a riva.13 E, cosa ancor più importante, notò subito il modo in cui erano ancorate la navi nemiche. Lo stesso Nelson sarebbe giunto ben presto alla medesima conclusione, dicendo a Berry, il comandante della Vanguard, «dove c'è spazio per far ruotare una nave nemica, c'è spazio per ancorarne una delle nostre».14 Foley lo capì non appena ebbe superato il varco fra il castello e le secche, perciò diresse la Goliath verso terra per poi

virare attorno alla Guerrier, la nave di testa della linea francese, penetrando così all'interno dello schieramento nemico, fra le navi e la spiaggia. Foley aveva intenzione di ancorarsi di fianco alla Guerrier, contro cui sparò quando la doppiò, ma il suo equipaggio filò troppa cima. La Goliath si fermò quindi più avanti lungo la linea francese, di fianco alla Conquérant e alla Spartiate. Questo errore fu di fatto senza conseguenze perché, a poppa, le navi britanniche seguivano in rapida successione: nell'ordine, la Zealous, l'Audacious, l'Orion e la Tlieseus. Le prime si unirono al cannoneggiamento contro la Guerrier - che, colpita da tutte le unità che le sfilavano a fianco, venne rapidamente disalberata - mentre la Theseus si posizionò in modo da poter sparare sia sulla Spartiate che sull'Aquilon. Il comandante della Theseus, Miller, era originario di New York, uno dei due lealisti nordamericani presenti fra i comandanti della flotta di Nelson. La testa della linea francese era ora pesantemente ingaggiata dagli avversari all'ancora. La Vanguard, che seguiva la Theseus, scelse una rotta diversa, virando per passare sul lato a mare anziché su quello sottocosta dello schieramento nemico, per ancorarsi di fianco alla Spartiate che, così, fu presa tra due fuochi. La Minotaur ingaggiò l'Aquilon, anch'essa presa tra due fuochi, mentre la Defence si fermò di fianco alla Peuple Souverain, che sull'altro lato era sotto il fuoco déll'Orion. Il centro della linea francese era formato dalle navi più pesanti: la Franklin, 80 cannoni, L'Orient, 120, e la Tonnant, 80; l'altra nave da 80 cannoni, la Guillaume Tell, si trovava a una certa distanza (era la terza dal fondo). Quando scese l'oscurità apparvero le loro antagoniste britanniche: prima la Majestic, che effettuò una manovra sbagliata e finì più indietro, di fronte a un'altra nave da 74 cannoni, quindi la Bellerophon, l'Alexander e, infine, la Swiftsure. Le ultime due, insinuandosi abilmente nei varchi a poppa della Franklin e della L'Orient, riuscirono a provocare gravi danni senza subirne di pesanti. La Bellerophon scelse di attaccare la nave più pesante, L'Orient, portandosi lungobordo, ma subì danni e perdite terribili. Nel giro di un'ora di combattimento perse l'albero di maestra e quello di mezzana, e anche l'albero di trinchetto venne danneggiato. Alle 10 il suo calvario si alleviò perché sull'ammiraglia francese iniziò ad abbattersi, da prua e da poppa, il fuoco della Swiftsure e dell' Alexander, che provocò una strage. L'ammiraglio Brueys, gravemente ferito, insistette per rimanere in plancia fino a quando non venne colpito a morte. Sottocoperta gli spazi erano ingombri di feriti, fra i quali il giovane figlio del comandante Casabianca, e di materiali infiammabili, come notò il

tenente di vascello Webley, della Zealous, quando vide L'Orient prendere fuoco. Il comandante della Swiftsure ordinò di sparare sul focolaio dell'incendio per impedire all'equipaggio francese di domare le fiamme. Ben presto fu chiaro che la santabarbara della L'Orient sarebbe esplosa, perciò tutte le navi nei suoi pressi tagliarono i cavi per portarsi a quella che speravano fosse una distanza di sicurezza. L'Alexander scarrocciò allontanandosi, al pari della Tonnant, dell'Heureux e della Mercure, che poi si ancorarono di nuovo o si incagliarono nelle secche. Il comandante della Swiftsure, poco distante dalla prua della L'Orient, ritenne che la sua nave si trovasse in posizione sicura, poiché aveva calcolato che l'imminente esplosione l'avrebbe sorvolata. E così avvenne. Il violentissimo scoppio scagliò a decine di metri d'altezza pezzi di fasciame, alberi, cordame e corpi umani, che poi ricaddero come detriti nelle acque della baia nel raggio di un miglio, mentre il boato, percepito fino ad Alessandria a nove miglia di distanza, interruppe per un quarto d'ora la battaglia. Quando ripresero i combattimenti, lo scenario era irrimediabilmente mutato. La scomparsa della L'Orient e lo spostamento della Tonnant, che disalberata era scarrocciata all'indietro, avevano aperto un ampio varco al centro della linea francese, ancor più allargato dall'allontanamento della Heureux e della Mercure, che avevano tagliato gli ormeggi e si erano incagliate, anche se i loro equipaggi continuavano a sparare con i cannoni. I francesi erano ormai allo sbaraglio: il loro ammiraglio era morto, la nave ammiraglia distrutta e le unità superstiti divise in due gruppi. In quello più avanzato, la Guerrier, il cui equipaggio aveva combattuto eroicamente e il cui comandante aveva rifiutato per ben venti volte di arrendersi, dopo tre ore - disalberata e distrutta - fu costretta alla resa. Anche la Conquérant, che aveva opposto una strenua resistenza, alla fine alzò bandiera bianca. La Spartiate, la terza della fila, fu la prima nave francese ad abbandonare la lotta dopo sole due ore, ma con 200 caduti, fra morti e feriti, a bordo e con il resto dell'equipaggio impegnato ad aggottare per impedire che affondasse. L'Aquilon si arrese poco dopo, con a bordo 87 morti e 213 feriti. La Peuple Souverain, la quinta della fila, si era disallineata, probabilmente perché i suoi cavi erano stati recisi dal fuoco dei cannoni. La Franklin, ancora in linea, aveva cessato di combattere dopo essere stata incendiata quattro volte, l'ultima dai frammenti infuocati proiettati dall'esplosione della L'Orient. Alle prime ore del mattino del 2 agosto la flotta francese consisteva in un'avanguardia sconfitta, in un ampio vuoto al centro e in una

retroguardia allo sbando. La Franklin, ancorata a prua della posizione originaria della L'Orient, aveva iniziato a sparare nuovamente dopo la grande esplosione, ma venne ben presto costretta alla resa. Dietro al varco centrale alcune navi francesi continuarono a resistere per diverse ore, come la Heureux e la Mercure che, incagliatesi dopo aver tagliato gli ormeggi, proseguirono il combattimento da terra. Per contro, l'ammiraglio Villeneuve, a bordo della Guillaume Tell, decise che era suo dovere tentare la fuga e, tagliati gli ormeggi, cercò di uscire dalla baia, seguito dalla Généreux e dalle fregate Justice e Diane. Si lasciò alle spalle la Tonnant e la Timoléon disalberate che, con un'ostinazione tanto eroica quanto inutile, continuarono i cannoneggiamenti fino al pomeriggio del 2 agosto. Alla fine la Tonnant ammainò la bandiera, mentre quella della Timoléon sventolava ancora quando i suoi marinai, dopo averle dato fuoco, calarono le scialuppe e remarono verso riva per sfuggire alla cattura. Nelson aveva ottenuto una vittoria schiacciante, mai superata in termini di completezza nell'epoca delle navi a vela ed eguagliata in tutta la storia navale solo dall'annientamento della flotta russa a opera di quella giapponese nella Battaglia di Tsushima del 1905. Delle tredici navi da guerra francesi, due erano fuggite, due erano esplose e le altre nove erano state catturate in azione o si erano incagliate. Nelson, invece, non aveva perso una sola nave. La Culloden, che si era arenata durante la manovra di avvicinamento facendo arrabbiare l'irascibile Troubridge, era stata disincagliata; la Bellerophon e la Majestic, le navi più duramente colpite, sopravvissero. Le perdite di Nelson - lui stesso aveva subito una brutta ferita alla testa nella fase iniziale del combattimento - assommavano a 208 morti e 677 feriti. Per converso, quelle della flotta francese ammontavano a un migliaio di feriti e a diverse migliaia di morti (un migliaio a bordo della sola L'Orient).15 Fu la natura della battaglia a determinare l'entità della strage. Le navi ancorate fiancata contro fiancata, che si cannoneggiavano ad alzo zero, provocarono fra gli equipaggi un'orribile carneficina. Quando gli scontri avvenivano in mare aperto, dove le navi avevano libertà di manovra, il tributo di vite umane era molto meno esoso. Tuttavia, a Copenaghen, una battaglia che Nelson avrebbe condotto nel 1801 in circostanze quasi identiche, le perdite danesi si sarebbero limitate a 476 morti e 559 feriti. Nella Battaglia del Nilo si manifestò un istinto omicida, una ferrea determinazione a vincere da parte britannica e a non soccombere da parte francese. Ciò che animò i francesi è la cosa più difficile da valutare. Si trattò senza dubbio di fervore rivoluzionario, di

infatuazione bonapartista, ma forse anche della volontà di non ricadere in quella tradizionale condizione d'inferiorità da cui si erano affrancati con la rinascita navale nella guerra d'indipendenza americana. L'analisi dello stato d'animo britannico è più semplice. Per i marinai di Nelson, la vittoria era uno stile di vita. Convinti di appartenere a una razza superiore, non solo ritenevano di poter battere chiunque ma avrebbero combattuto fino alla morte pur di dimostrarlo. E poi, Brueys aveva fatto ballare la loro flotta per quasi tre mesi. Così, quando finalmente l'ammiraglio francese fu messo nell'angolo, sfogarono su di lui e sui suoi marinai tutta la frustrazione repressa. Nella flotta di Nelson nessuno si era sentito tanto frustrato quanto lo stesso Nelson, che dormiva male, mangiava poco e in ogni lettera che scriveva si lamentava della malasorte che si accaniva contro di lui. Mancanza di fregate e richiesta d'aiuto a tutti coloro che riteneva glielo dovessero dare erano i suoi argomenti preferiti. Giunse persino a credere che la sfortuna lo perseguitasse e che, pur avendo fatto sempre le scelte giuste, fosse intervenuto un qualche spirito maligno a vanificare le sue migliori intenzioni. Nella sua lettera a St Vincent, scritta nel momento peggiore della campagna (quella che il capitano di vascello Bali gli aveva chiesto di non spedire), aveva elencato tutti gli inconvenienti che gli erano capitati. L'aveva scritta durante la sua prima visita ad Alessandria, quando aveva trovato il porto vuoto. L'unica obiezione che ritengo mi possa essere fatta è la seguente: «Non avrebbe dovuto affrontare un viaggio così lungo senza informazioni più sicure circa la meta del nemico». Ho già pronta la risposta: «Da chi avrei dovuto riceverle?». Il governo di Napoli e delle Due Sicilie non le aveva o non me le ha date. Dovevo aspettare pazientemente fino a quando non avessi avuto qualche notizia certa? Se l'Egitto era il loro obiettivo, prima che me ne giungesse notizia loro sarebbero arrivati in India. Mi sembrava che non fare nulla fosse vergognoso: di conseguenza ho usato la mia facoltà di discernimento, l'unica cosa della quale potessi fidarmi per avere successo. Mi rimetto al giudizio di Vostra Signoria (che, in questo caso, considero il Tribunale del mio Paese) e se, fatte le debite considerazioni, verrà deciso che ho avuto torto, chiedo, per il bene del nostro Paese, di essere sostituito. Tuttavia, al momento, pur sapendo che i francesi non si trovano ad Alessandria, mantengo la stessa opinione che avevo al largo di Capo Passero (la punta sudorientale della Sicilia, il 21-22 giugno), e cioè che, fatte le debite considerazioni, avevo ragione nel dirigermi ad Alessandria, e che questa opinione era l'unica a cui potessi

affidarmi per avere successo.16 È praticamente impossibile non essere d'accordo con Nelson in questa sua analisi delle decisioni prese e delle azioni compiute. Durante i settantatré giorni di caccia, fra la grande tempesta del 18 maggio e il momento in cui diede battaglia a Brueys il 1° agosto, aveva commesso degli errori, specie nel decidere di non seguire le fregate francesi avvistate al largo della costa siciliana il 22 giugno e nel non essersi trattenuto ad Alessandria fino al 29 quando vi erano chiari segnali della preoccupazione dei turchi. Se avesse dominato la propria impazienza per ventiquattr'ore, avrebbe vinto la battaglia navale forse più decisiva della storia. D'altra parte, in quanto pura operazione d'intelligence condotta da un comandante sul campo, è difficile criticare Nelson per la campagna del Nilo. I limiti entro i quali operava sono facili da elencare: nessuna forza da ricognizione («mancanza di fregate»), nessun sistema di comunicazione con fonti d'informazione basate a terra (a meno di non andarle a cercare di persona), nessuna garanzia che le varie informazioni raccolte fossero affidabili (neppure quelle provenienti da fonti amiche: non va dimenticata la parsimonia con cui Hamilton e Acton gli dissero la verità), nessun accesso alle fonti informative centrali della madrepatria (ritardi da tre a cinque settimane nelle comunicazioni fra il Mediterraneo e Londra, e altrettanti in quelle nella direzione inversa) e nessuna sicurezza neppure rispetto alle informazioni inviate dal centro. Altri limiti erano dovuti all'attiva campagna di disinformazione condotta dal nemico (manipolazione della stampa ufficiale) e all'energica sconfessione delle fonti informative locali (il sequestro operato da Brueys di tutti i mercantili incontrati durante il viaggio verso Alessandria). Nelson doveva quindi operare sfruttando al meglio le informazioni raccolte sul posto (in particolare, interrogando i funzionari turchi nel Peloponneso e i comandanti dei mercantili al largo di Creta dopo il suo primo passaggio da Alessandria), che venivano peraltro controbilanciate da false notizie (per esempio, che i francesi avevano lasciato Malta il 16 giugno anziché il 19) e dalla personale «facoltà di discernimento». È possibile ricostruire il quadro della situazione strategica che Nelson doveva aver tracciato nella propria mente una volta saputo che Bonaparte era salpato da Tolone dopo la grande tempesta del 18 maggio? Avendo giustamente scartato fin dall'inizio l'idea che Napoleone si stesse dirigendo in Spagna per attaccare il Portogallo, o che volesse uscire dal Mediterraneo per invadere l'Irlanda (la presenza della flotta di St Vincent a Gibilterra azzerava comunque tale minaccia), e dopo aver verificato che si

stava dirigendo verso est, doveva indovinare dove intendesse far sbarcare il proprio esercito. Di fatto, le destinazioni possibili erano solo tre. Il Mediterraneo non è un unico mare ma due, separati dallo stretto fra Sicilia e Tunisia, che è largo non più di 200 miglia. Nella situazione politica del 1798, gli unici obiettivi che la Francia avesse interesse a conquistare a ovest dello stretto erano la Sicilia stessa e il Regno di Napoli, da cui dipendeva (la conquista di Malta, infatti, era un obiettivo alternativo, ma solo preliminare a uno sbarco in Sicilia/Napoli). A est dello stretto gli obiettivi si ampliavano, anche se non indiscriminatamente. L'estremità orientale dell'Adriatico poteva essere scartata: le sue acque erano già controllate dalla Francia o dall'Austria, con cui non era in guerra, o dalla Turchia, che non era un nemico. Il resto del Mediterraneo orientale era anch'esso turco ed era possibile, secondo i calcoli di Nelson, che la Repubblica francese, nonostante una storica alleanza con l'imperatore ottomano, avesse deciso di invadere il suo territorio non per abbatterne il regime, ma per poter colpire gli interessi britannici a Oriente. Una via - se i francesi avessero deciso di attraversare i Dardanelli e arrivare a Costantinopoli, la capitale dell'impero - era quella che, attraverso l'Anatolia, raggiungeva il Golfo Persico. L'altra passava invece per Alessandria e portava al Mar Rosso, quindi all'Oceano Indiano. In entrambi i casi, comunque, l'obiettivo erano i ricchi possedimenti britannici nel subcontinente indiano. Sicilia/Napoli (e, in subordine, Malta), Costantinopoli, Egitto: erano queste le tre destinazioni sulle quali Nelson si arrovellava. Il 22 giugno, saputo che i francesi avevano conquistato Malta ma avevano proseguito, si era convinto che il punto di sbarco di Bonaparte dovesse essere l'Egitto. Sicilia/Napoli avrebbe comportato un percorso a ritroso che i venti e le informazioni di cui disponeva rendevano improbabile. Costantinopoli era una via troppo indiretta verso il subcontinente indiano, cosa che non si poteva certo dire di Alessandria. Dopo la riunione con i suoi comandanti a bordo della Vanguard il 22 giugno, Nelson sapeva che avrebbe trovato la flotta francese in Egitto, e aveva ragione. Solo situazioni contingenti, e due errori di giudizio, gli negarono il frutto decisivo delle sue valutazioni informative. La caccia di Nelson nel Nilo è paragonabile a un'altra caccia nelle acque del Mediterraneo avvenuta 116 anni più tardi, quando le flotte mediterranee di Francia e Gran Bretagna cercarono di ingaggiare in combattimento l'incrociatore da battaglia tedesco Goeben e l'incrociatore di scorta Breslau con un'azione che consentì a entrambi di riparare presso i turchi a

Costantinopoli. In oltre un secolo la tecnologia aveva notevolmente modificato le condizioni di caccia a vantaggio degli inseguitori, consentendo di trasmettere quasi istantaneamente le informazioni, a prescindere beninteso dalla loro esattezza - che, nel 1914, non risultò aver fatto grandi passi avanti rispetto al 1798 - e dagli inutili interventi degli ammiragliati. La velocità d'inseguimento era triplicata, passando da circa 8 nodi a più di 24. Per contro, la necessità di continui rifornimenti, spesso a distanza di pochi giorni, costringeva a entrare in porto o a organizzare incontri con le navi carboniere, limitando a tal punto la libertà di movimento che Nelson, il quale traeva la forza motrice dal vento, se ne sarebbe sentito frustrato. Anche considerando la tendenza del vento a cadere o a soffiare in direzione sfavorevole, le flotte di navi a vela avevano un'autonomia operativa che è stata eguagliata dalle flotte a propulsione meccanica solo con l'avvento dell'energia nucleare. L'ammiraglio Wilhelm Souchon, che comandava il Goeben e il Breslau, si trovava nel Mediterraneo dal 1912 ed era solito usare i porti austriaci sull'Adriatico quali basi amiche e quelli italiani e spagnoli per i rifornimenti. Alle prime luci del 4 agosto 1914 Souchon bombardò i porti nordafricani di Philippeville e Bòne, provocando pochi danni ma ricordando a Bone de Lapeyrère, il comandante della flotta francese del Mediterraneo, di poter interrompere il trasporto del XIX Corpo d'armata dall'Algeria alla Francia. Souchon si diresse quindi verso lo Stretto di Messina (dove nel giugno 1798 Nelson aveva perso la flotta di Brueys) per rifornirsi di carbone. Lungo la rotta incontrò gli elementi principali della flotta britannica del Mediterraneo, gli incrociatori da battaglia Indefatigable e Indomitable, che avevano l'ordine di chiudere lo Stretto di Gibilterra alle navi nemiche (una preoccupazione impellente per il governo britannico nel 1914, così come lo era stata nel 1798 la minaccia d'invasione dell'Irlanda da parte della flotta di Tolone). Il capitano di vascello Kennedy, il comandante della squadra di incrociatori da battaglia, invertì inizialmente la rotta ma, dato che la Gran Bretagna non era ancora in guerra con la Germania (lo sarebbe stata dopo la mezzanotte), si tenne a distanza. Allora Souchon diede macchine avanti tutta e si scrollò di dosso Kennedy. Ora, poiché in prova le navi britanniche avevano toccato i 28 nodi, laddove il Goeben era limitato da noie alle caldaie a 24, se non a 22 nodi, il risultato non è certo encomiabile. Ancor meno encomiabile è il fatto che, mentre Souchon, durante le ventiquattr'ore di vantaggio gentilmente concessegli (le stesse che aveva avuto Nelson nel

1798, in occasione della sua prima visita ad Alessandria), si rifornisse di carbone a Messina, il comandante della flotta britannica del Mediterraneo, ammiraglio Sir Berkeley Milne, disponesse le proprie forze in modo da non creare all'ammiraglio tedesco alcuna difficoltà. Nel giusto, ancorché eccessivamente zelante, rispetto della neutralità italiana, tenne le proprie navi lontane dallo Stretto di Messina, schierandole a ovest della Sicilia per impedire una ripresa delle azioni di disturbo tedesche contro i convogli di truppe francesi. Milne sapeva che Souchon avrebbe potuto dirigersi a est per unirsi alla flotta austriaca nell'Adriatico, ma per bloccare una tale mossa faceva affidamento su una squadra alle sue dipendenze, i quattro incrociatori corazzati dell'ammiraglio Ernest Troubridge, che in quel momento si trovava al largo delle coste occidentali della Grecia. Purtroppo, però, trasmise a Troubridge (un discendente del Troubridge di Nelson) un avvertimento dell'Ammiragliato di non attaccare una «forza superiore». L'Ammiragliato, che in questo caso coincideva con il suo capo politico, Winston Churchill, intendeva che la flotta di Milne non avrebbe dovuto ingaggiare le navi da battaglia di Austria o Italia, quest'ultima firmataria della Triplice alleanza austro-italo-tedesca (dalla quale non si era ancora dissociata). Milne, al pari di Troubridge, interpretò invece quel messaggio come se dovessero evitare il Goeben, che era a sua volta un'unità molto potente. Pertanto, Troubridge delegò il compito di seguire il Goeben dapprima all'incrociatore leggero Gloucester, che, pur disperatamente inferiore come armamento, lo attaccò con grande coraggio, poi a un altro incrociatore leggero, il Dublin, che non riuscì a intercettarlo. Troubridge aveva un'idea chiara delle possibili scelte di Souchon: avendo saputo dal Gloucester che si stava dirigendo verso la Grecia e l'Egeo, calcolò giustamente che i tedeschi avrebbero proseguito su quella rotta oppure cambiato mura verso l'Adriatico, dove si sarebbero uniti agli austriaci. Nel timore che i suoi incrociatori obsoleti e inferiori come armamento potessero scontrarsi con il Goeben, l'ammiraglio britannico ordinò di interrompere l'inseguimento e cambiò rotta. Si trattò di un errore di valutazione disastroso, le cui conseguenze furono ulteriormente aggravate da altri fuorvianti messaggi dell'Ammiragliato e da altre decisioni sbagliate di Milne. Benché la notte del 6 agosto fosse venuto a sapere che i francesi si erano ormai organizzati per prevenire qualsiasi attacco di Souchon ai convogli di truppe, e quindi non fosse più necessario inseguire a tutta velocità il nemico, decise di rifornire di carbone l'Indomitable a Malta. Lì,

l'8 agosto, seppe dall'addetto navale britannico in Grecia che Souchon era già nell'Egeo (dove stava anch'egli facendo rifornimento), il che gli dava l'opportunità di recuperare il terreno perduto. Tuttavia, quasi simultaneamente, giunse un messaggio dall'Ammiragliato con la notizia che l'Austria aveva dichiarato guerra alla Gran Bretagna (la notizia era sbagliata: l'Austria lo avrebbe fatto solo quattro giorni dopo, il 12). Di conseguenza, Milne decise che la sua priorità era montare la guardia all'uscita dall'Adriatico, passaggio obbligato per le navi da battaglia austriache che volevano entrare nel Mediterraneo, e tornò indietro. Ne seguì un ulteriore passaggio di ordini, contrordini e informazioni errate da parte dell'Ammiragliato. Soltanto il 9 agosto Milne ricevette istruzioni chiare di «inseguire il Goeben che aveva superato Capo Matapan [Grecia meridionale] il 7, virando verso nordest». Fantasmi del 22 giugno 1798, quando Nelson ricevette l'informazione errata di tre giorni sulla data di partenza di Bonaparte da Malta. Nelson aveva comunque proseguito alla più alta velocità possibile. Milne, baloccandosi con le possibilità che Souchon avesse potuto fare dietrofront per reiterare i suoi attacchi contro i porti francesi in Nor-dafrica, per entrare in Adriatico, per raggiungere Gibilterra, o addirittura per attaccare Alessandria e il Canale di Suez, non accelerò. Così Souchon potè passare indisturbato quasi tre giorni nell'Egeo prima di gettare l'ancora all'imboccatura dei Dardanelli il 10 agosto. Milne, ritenendo che i Dardanelli fossero minati per impedire il transito di qualsiasi nave da guerra, si stupì quindi quando venne a sapere che il Goeben e il Breslau erano stati portati dai turchi a Costantinopoli dove, grazie a un artificio diplomatico, sarebbero diventate unità della marina turca e il mezzo attraverso il quale l'impero ottomano fu trascinato in guerra a fianco della Germania e dell'Austria.17 Facendo un paragone rigoroso, la gestione dell'inseguimento del Nilo è stata una prova di impiego delle informazioni migliore, anche se più prolungata nel tempo e con i suoi alti e bassi, rispetto all'inseguimento di Souchon. La mancanza di intervento dell'Ammiragliato, che nel 1914 indusse per due volte in grave errore i comandanti sul campo, aveva costituito un notevole vantaggio: Nelson non era intralciato da Londra o da livelli gerarchici intermedi e, anche se commise i suoi errori, non dovette scontare i travisamenti altrui. Nel 1914 l'Ammiragliato, benché disponesse di una quantità d'informazioni con un grado di precisione inarrivabile per i governi del XVIII secolo, oltre che dei mezzi per comunicare con i subalterni in modo pressoché istantaneo, via radio, invece

che con ritardi di settimane come accadeva quando s'impiegavano corrieri o navi messaggere, prima inviò a Milne un ordine ambiguo - evitare il contatto con forze superiori, che lo portò a non ingaggiare il Goeben pur avendone la possibilità -, quindi lo informò erroneamente che l'Austria era entrata in guerra, quando lo avrebbe fatto soltanto quattro giorni dopo, inducendolo a ritornare verso l'Adriatico mentre avrebbe dovuto dirigersi a tutta velocità verso l'Egeo. Inoltre, sembra che Milne non avesse quell'inesorabile capacità di concentrarsi sul problema principale di cui, invece, era dotato Nelson. Il 22 giugno 1798, quando seppe della conquista di Malta effettuata da Bonaparte e della sua partenza per un'altra destinazione, Nelson eliminò qualsiasi altra considerazione che lo aveva distratto fino a quel momento - Spagna? Portogallo? Irlanda? - e decise, giustamente, che il nemico era diretto ad Alessandria. Il suo ragionamento era che l'Egitto e, tramite esso, l'India erano l'obiettivo di maggior valore strategico e che l'intenzione di farvi sbarcare un esercito era l'unica spiegazione che poteva avere il viaggio della flotta di Tolone nel Mediterraneo centrale. Milne, viceversa, dopo aver perso il Goeben continuò a confondere i propri pensieri con tutte le possibili opzioni: l'Adriatico, i convogli di truppe francesi e l'Egitto, oltre che l'Egeo. Era un uomo in confusione mentale, uno stato in cui Nelson non si trovò mai dopo il 22 giugno. Il fallito incontro con Bonaparte in Egitto la prima volta che si recò ad Alessandria gli provocò un'agitazione acuta, ma non tale da obnubilarne il ragionamento. Pare invece che il modo di pensare di Milne non sia stato per nulla rigoroso. La campagna del Nilo dimostra che, alle varie qualità di Nelson, fra le quali il potere ispiratore del comando, un fulmineo vigore tattico, la feroce determinazione in combattimento, l'acuta comprensione strategica e un talento rivoluzionario nell'innovazione operativa, il tutto combinato con l'assoluto disinteresse per la propria sicurezza personale in qualsiasi circostanza, bisogna aggiungere l'abilità di un analista di intelligence di prima classe. Pochi contestano il fatto che Nelson sia stato il più grande ammiraglio di tutti i tempi, perché il numero e la qualità delle sue doti portano a ritenere che avrebbe primeggiato in qualsiasi epoca.

III LA CONOSCENZA DEL LUOGO: THOMAS «STONEWALL» JACKSON NELLA SHENANDOAH VALLEY

Nel 1798, nel Mediterraneo, Nelson era stato disorientato e spesso ingannato, almeno due volte con pesanti conseguenze, nonostante disponesse di forze superiori, avesse capito a fondo la geografia del teatro operativo e inseguisse un nemico che aveva una libertà di manovra molto limitata. Alla fine, tutto si risolse per il meglio, ma la sua vittoria sarebbe potuta essere più completa se in alcune occasioni avesse preso altre decisioni. Il Mediterraneo era un'arena strategica chiusa e circoscritta nella quale, in circostanze ottimali, il comandante di una flotta avrebbe potuto ottenere il dominio assoluto. Nel 1862, in una sorta di replica sulla terraferma della campagna di Nelson nel Mar Mediterraneo, Thomas «Stonewall» Jackson, anch'egli operante in un'arena strategica chiusa, la Shenandoah Valley, in Virginia, disorientò e ingannò sistematicamente il nemico - il suo motto era «Non smettere mai di disorientare, ingannare e sorprendere il nemico» - nonostante disponesse quasi sempre di una forza inferiore a quella delle armate dell'Unione che gli davano la caccia e malgrado notevoli limitazioni geografiche al suo spazio di manovra. Nel 1798 Nelson non aveva avuto, fino alle ultime fasi del suo inseguimento, informazioni sufficienti. Nel 1862 Jackson disponeva invece di numerose informazioni, che sfruttò per ottenere una serie di vittorie che la sua obiettiva debolezza avrebbe dovuto impedirgli. La combinazione di informazioni migliori, previsioni più lungimiranti e giudizi più acuti rese la campagna della Valle di Jackson un modello di vittoria ottenuta grazie a un uso dinamico dell'intelligence. Allo scoppio della guerra civile americana la situazione della Confederazione sudista era sostanzialmente debole. Sotto qualunque aspetto materiale - popolazione, capacità industriali, chilometri di ferrovia, per non citare che alcuni indici essenziali - le sue possibilità di condurre una guerra vittoriosa erano nettamente inferiori a quelle dell'Unione nordista. Dei 32 milioni di cittadini degli Stati Uniti, solo 5 vivevano negli 11 Stati secessionisti (oltre a 4 milioni di neri che, essendo schiavi, non sarebbero stati arruolati nell'esercito della Confederazione); dei circa 50.000 chilometri di ferrovia, quasi 40.000 correvano negli Stati del Nord; il Nord produceva il 94 per cento dei prodotti industriali, oltre alla

maggior parte delle materie prime, quali ferro, acciaio e carbone. Ciononostante, il Sud era una regione ricca, ma era ricca di cotone, tabacco, riso e zucchero, raccolti che fornivano ai loro proprietari un reddito grazie alle vendite oltremare e la cui esportazione poteva essere interrotta dal Nord, cosa che fece ponendo il blocco navale lungo le coste della Confederazione non appena fu dichiarata la secessione.1 Se la guerra fosse stata unicamente un conflitto fra sistemi economici - come Winfield Scott, il comandante in capo dell'Unione, sperava di mantenerla - il Sud avrebbe ceduto rapidamente.2 Ma la gente del Sud era fermamente decisa a difendere i «diritti degli Stati», la questione giuridica per la quale aveva dichiarato la separazione, e ben presto dimostrò di essere disposta a sopportare tutte le privazioni che l'isolamento economico comportava. Solida e frugale nel proprio stile di vita rurale, fece rapidamente capire che, se si voleva la sua resa, bisognava sconfiggerla in battaglia. Il presidente Abramo Lincoln lo comprese quasi subito, più velocemente di Winfield Scott. Il problema era dove combattere. Il Sud poteva anche essere debole dal punto di vista materiale, ma era fortissimo da quello strategico e geografico. Protetto sui due lati dal mare e dall'oceano, era anche diviso dal resto degli Stati Uniti da un deserto disabitato a ovest e dalle montagne a nord. La sua carenza di vie di comunicazione interne, peraltro mal collegate con quelle del Nord, rappresentava un notevole vantaggio strategico. Inoltre, nella grande valle del Mississippi godeva della protezione di una specie di seconda frontiera d'acqua interna, che impediva alle armate nordiste di penetrare facilmente nella sua zona centrale. Ma erano soprattutto le enormi dimensioni del Sud - i suoi 11 Stati coprivano una superficie grande quanto l'Europa a ovest della Russia - che rappresentavano una forza intrinseca. Quand'anche l'Unione fosse riuscita a penetrare la crosta esterna del Sud, sarebbe rimasta la difficoltà di coprire le enormi distanze fra il punto d'ingresso e un qualsiasi obiettivo di valore. Andare da un qualsiasi punto a un altro del profondo Sud era già un problema in tempo di pace: le ferrovie erano scarse, le strade disastrose o inesistenti, mentre i fiumi interni erano troppo brevi e solitamente scorrevano nella direzione sbagliata. In tempo di guerra, il problema sembrava fatto apposta per mettere alla prova la genialità di un generale. Se, viceversa, il Sud avesse deciso di attaccare, non avrebbe dovuto affrontare gli stessi problemi. La capitale federale Washington distava soltanto 65 chilometri dalle sue frontiere con l'Unione, in Virginia, né molto

più lontana era la grande città di Baltimora. Sempre a distanza di attacco c'erano altri obiettivi urbani, più modesti ma comunque appetibili, così come i ricchi terreni agricoli del Maryland e della Pennsylvania. Il successo di un'offensiva verso nord avrebbe anche minacciato lo Stato industriale del New Jersey e, forse, addirittura New York. La forza del Sud risiedeva nella grande dispersione dei suoi centri abitati e produttivi; la debolezza del Nord era costituita dalla concentrazione di obiettivi analoghi nel corridoio costiero del medio Atlantico e dalla vulnerabilità di quest'ultimo a un attacco confederato. Eppure c'era una via d'accesso al Sud: la Shenandoah Valley. La principale caratteristica geografica dell'America atlantica è la catena montuosa degli Appalachi, che corre quasi parallela alla costa, a distanza decrescente, dall'Alabama al Maine. Gli Appalachi separano per centinaia di chilometri la sterminata area interna del continente dalla fascia costiera ed erano stati sfruttati dai francesi, quando governavano il Canada e quella che chiamavano «Louisiana», per negare le terre dell'Ohio e la valle del Mississippi ai coloni inglesi della Virginia, delle Caroline e della Geòrgia. La sconfitta dei francesi nel 1763 aveva aperto agli inglesi l'accesso ai territori disabitati al di là degli Appalachi e aveva dato il via alla serie di eventi che portarono alla divisione del 1861. Gli abitanti della Virginia, delle Caroline e della Geòrgia, emigrati verso ovest, avevano portato con sé lo schiavismo nel Mississippi e nel Tennessee. Quelli degli Stati di New York, della Pennsylvania e del New England avevano creato nel Midwest un territorio libero dallo schiavismo. Le dispute sugli Stati delle zone di confine occidentali avevano scatenato il conflitto costituzionale che sfociò nella crisi della secessione. Schiavismo o libertà? Questo era il problema nelle nuove terre che si aprivano alla colonizzazione nella vecchia regione francese della «Louisiana». Quando la questione non potè più essere risolta con il dibattito, le popolazioni del Sud decisero di separarsi. Si possono fare facili congetture su cosa sarebbe accaduto se il Nord avesse scelto di adottare il passivo Piano Anaconda di Winfield Scott, e se il Sud avesse deciso di rinchiudersi all'interno delle sue formidabili frontiere naturali. Probabilmente non ci sarebbe stata alcuna guerra civile. Ma nessuna delle due ipotesi si verificò. Il Sud, come sostiene in modo persuasivo James McPherson, aveva una gran voglia di combattere.3 Il Nord, indignato sia dalla sfida alla Costituzione sia dalla provocatoria e colpevole difesa dello schiavismo da parte del Sud, era deciso ad attaccare. Ispirato dal grido «A Richmond!», la capitale della Confederazione in

Virginia, il Nord lanciò la manovra che portò allo scontro e alla sconfitta nella Prima battaglia del Bull Run (Manassas) nel luglio 1861. Successivamente il comando nordista valutò una via migliore. A ovest, oltre gli Appalachi, alcuni generali originari del luogo cercarono di aprire un nuovo fronte sulle strade di accesso alle rive del Mississippi. Lungo la costa, gli ammiragli dell'Unione iniziarono a isolare i confederati dal resto del mondo. Tuttavia, a Washington, Lincoln e il suo governo cercavano nuovi mezzi per colpire il nemico. Dovettero riconoscere che la strada era sbarrata da una serie di ostacoli d'acqua: i corti fiumi che scendevano dagli Appalachi verso l'Atlantico e che costituivano una delle migliori difese strategiche del Sud. I corsi del Rappahannock, del Matappony, dello York e del James avrebbero potuto essere stati tracciati da un fautore dello schiavismo per frustrare l'avanzata delle armate del Nord che volevano domare la ribellione. A una trentina di chilometri l'uno dall'altro, o anche meno, e tutti facilmente difendibili, i fiumi si frapponevano tra le forze dell'Unione e la capitale nemica. Nella primavera del 1862 l'uomo che era da poco diventato il generale preferito di Lincoln, George McClellan, propose una soluzione a quell'esasperante difficoltà strategica. Convinto che una ripetizione dell'operazione «A Richmond!» lungo la strada sulla terraferma sarebbe nuovamente fallita, infrangendosi contro l'uno o l'altro degli ostacoli d'acqua, McClellan persuase il presidente a lasciargli imbarcare a Washington l'Armata del Potomac, la principale forza dell'Unione, per portarla nella baia di Chesapeake e sbarcarla sulla punta della penisola della Virginia, tra i fiumi York e James. Lì sarebbe stata al sicuro in una base solida, la Fortezza Monroe, una delle principali cittadelle in pietra del programma di difesa costiera noto come «Third System» e ancora nelle mani dell'Unione, e con una facile marcia di poco più di cento chilometri avrebbe raggiunto Richmond. McClellan contava di riuscire a compiere con successo l'operazione anfibia. Nel 1855, quando era un ufficiale subalterno in attesa di promozione, era stato inviato quale osservatore della spedizione anglo-francese in Crimea, quindi aveva potuto osservare con i propri occhi un'operazione anfibia reale, ed era anche stato testimone diretto dell'impiego militare del telegrafo, di recente invenzione.4 Quale dirigente di una società ferroviaria, incarico che assunse nel 1856 quando lasciò l'esercito, aveva imparato molte altre cose sull'uso del telegrafo come mezzo di controllo nonché sui rifornimenti di massa su grandi distanze (sia il controllo telegrafico sia una logistica efficiente

avrebbero avuto un'importanza chiave nella condotta della campagna della Penisola). L'arrivo dell'Armata del Potomac alla Fortezza Monroe mise in notevole allarme il comando supremo confederato. Furono rapidamente scavate delle trincee attraverso l'estremità della penisola, in località situate lungo la linea dei terrapieni costruiti durante la difesa britannica di Yorktown nel 1781. L'Armata della Virginia settentrionale, agli ordini del generale Joseph E. Johnston, fu fatta ripiegare dalle adiacenze di Washington, mentre Richmond venne posta in assetto difensivo. I Confederati avevano ragione di essere allarmati, nonostante la temporanea sicurezza fornita loro dalle misure adottate. In quell'area la loro inferiorità numerica era netta, 105.000 contro 60.000 in prossimità di Richmond, ma potenzialmente lo era ancora di più. Nelle vicinanze vi erano tre altre armate nordiste: quella di Frémont in West Virginia, quella di McDowell nei pressi di Washington e quella di Banks nella Shenandoah Valley. Se fossero riuscite a unirsi a quella di McClellan, l'armata di Johnston sarebbe stata sopraffatta e il destino della Confederazione segnato. Nello sconforto dell'accerchiamento, i Confederati avevano soltanto due punti a favore. Il primo era la tendenza di McClellan a procrastinare. Nonostante avesse una forza chiaramente superiore, egli era per natura incapace di accettare questa evidenza e continuava a chiedere a Lincoln altri uomini, lanciando frequenti avvertimenti circa la sua incapacità di proseguire senza ulteriori rinforzi. Anziché avanzare incalzando, esitava, sostenendo di scorgere pericoli che solo lui vedeva e dando così al nemico l'opportunità di rinforzare le proprie posizioni. Sbarcato alla Fortezza Monroe il 22 marzo 1862, aveva passato un mese, dal 4 aprile al 4 maggio, ad assediare la debole posizione confederata di Yorktown. Aveva combattuto la sua prima vera battaglia a Williamsburg solamente il 5 maggio dopo che la guarnigione nemica si era ritirata, e si era avvicinato a Richmond, il suo vero obiettivo, solo il 25. Gli ci erano volute otto settimane per coprire poco più di 100 chilometri e non aveva inflitto alcun danno al nemico. L'armata di Johnston era intatta e doveva ancora essere ingaggiata in combattimento. L'altro punto a favore era l'esistenza di una forza diversiva confederata pronta a disturbare sia McClellan sia Lincoln, pur se in modi diversi. McClellan poteva essere messo in apprensione da qualsiasi mossa che minacciasse di privarlo dei tanto sospirati rinforzi. Lincoln, più significativamente, si sarebbe allarmato per qualsiasi prospettiva di avanzata confederata verso Washington. Stando nei pressi di Richmond, i Confederati non avrebbero potuto portare nessuna

delle due minacce. Il generale Thomas «Stonewall» Jackson, nonostante la sua piccola armata si trovasse lontana nella Shenandoah Valley, era in grado invece, sia per posizione che per capacità, di organizzare entrambe. Qualunque sua offensiva a nord avrebbe minacciato Washington, che, a giudizio di Lincoln, McClellan aveva egoisticamente sguarnito di truppe per rafforzare la sua avventura nella penisola. Una tale offensiva avrebbe simultaneamente ridotto la probabilità che Lincoln consentisse il rischieramento delle armate di copertura di Banks e McDowell dalle adiacenze della Shenandoah Valley in direzione di McClellan a Richmond. Nella primavera del 1862 Jackson si trovò così, all'improvviso, in una posizione di vantaggio, in grado di mutare il corso del conflitto se avesse condotto la sua armata correttamente, con effetto decisivo. La Shenandoah Valley era un corridoio strategico che rappresentava una pericolosa anomalia nella geografia militare della guerra civile. Il cuore della Confederazione, nella sua costituzione originaria, fra il mare, il Mississippi e le montagne, era virtualmente impenetrabile. McClellan ne aveva incrinato la corazza trovando un punto d'ingresso marittimo sulla penisola di Virginia, ma per allargare la breccia avrebbe dovuto mostrare una determinazione e una risolutezza che i suoi compagni di corso della classe 1846 di West Point avevano buoni motivi di dubitare che fossero fra le sue doti. Finché il basso corso del Mississippi fosse stato sotto controllo, l'unico modo per penetrare nel territorio della Confederazione era lungo il fiume Shenandoah. La sua valle è quella più a est nella catena centrale degli Appalachi. Il suo accesso meridionale porta alle pianure della Virginia, delle Caroline e della Geòrgia, mentre quello settentrionale porta al Maryland, alla Pennsylvania e verso i sobborghi di Washington. Data la situazione della guerra civile, la Shenandoah Valley poteva essere sfruttata a scopo sia offensivo che difensivo. In teoria, l'Unione avrebbe potuto usarla quale via d'accesso al cuore del territorio confederato; di fatto, però, la mancanza nella valle di una ferrovia in direzione nord-sud rendeva questa manovra troppo difficile da realizzare, anche se non impossibile. La Confederazione, dal canto suo, poteva usare molto più facilmente lo sbocco settentrionale della vallata quale base per sortite con cui cogliere di sorpresa le armate nordiste nei pressi delle principali città. Comunque, durante la guerra fu il Sud a sfruttare meglio le potenzialità strategiche della valle, e mai quanto in quella primavera del 1862. La Shenandoah Valley aveva valore geo-strategico su grande e su piccola scala. Su grande scala perché il

corridoio era l'ingresso-uscita di quella che fra il 1861 e il 1865 era la Confederazione; su piccola scala perché le sue caratteristiche interne, se debitamente apprezzate, potevano essere sfruttate dal punto di vista militare con effetti decisivi. Lunga circa 200 chilometri e larga 50, dalla sorgente del South River fino alla confluenza dello Shenandoah e del Potomac a Harper's Ferry, e dalla cresta dei monti Allegheny fino alla catena del Blue Ridge, la valle è un ambiente chiuso che, nel 1862, era un terreno agricolo ricco e sgombro. Tuttavia, al centro corre un crinale divisorio, il monte Massanutten, che divide a sua volta il fiume Shenandoah in un ramo meridionale e uno settentrionale. I due rami si uniscono nei pressi di Front Royal dando vita al vero e proprio Shenandoah, che scorre verso nord per oltre 60 chilometri prima di gettarsi, come detto, nel Potomac a Harper's Ferry. A Port Republic la coda del ramo meridionale si suddivide in tre corsi d'acqua secondari: North River, Middle River e South River. Molti fiumi significano molti ponti, e nel 1862 ve n'erano almeno dodici che avevano importanza militare e consentivano l'attraversamento nelle principali città e nei villaggi della valle; come la maggior parte di quelli allora esistenti nell'entroterra colonizzato americano erano in legno e prendevano facilmente fuoco. Oltre ai ponti, vi erano altri passaggi rilevanti dal punto di vista strategico: alcuni guadi e i valichi nelle catene montuose circostanti. Quelli che portavano verso il West Virginia, controllati dai Nordisti, erano pochi e di scarsa importanza militare, mentre quelli che consentivano l'accesso alle pianure della Virginia vera e propria erano più numerosi - undici in tutto - e di notevole rilevanza, dato che permettevano all'armata confederata di spostarsi avanti e indietro. Altrettanto importanti erano il valico attraverso il crinale centrale del Massanutten, fra New Market e Luray) e i collegamenti est-ovest attorno ai suoi promontori, a Front Royal e Port Republic. La geografia della valle ne determinava, ovviamente, la rete stradale. Questa era migliore a ovest del Massanutten, dove la Valley Pike - una strada pavimentata con ghiaia compressa e percorribile in qualsiasi condizione meteorologica - portava da Williamsport sul Potomac, attraverso Winchester, Strasburg, New Market e Harrisonburg, fino a Staunton, fra il South River e il Middle River. A est del Massanutten, una strada secondaria conduceva da Front Royal via Luray a Port Republic e proseguiva fino a incrociare la Valley Pike a Staunton.5 Le armate nordiste capirono poco o nulla della geografia della valle. E ciò per due motivi. Il primo era che, in tempo di pace, le comunicazioni della valle con il mondo

esterno si svolgevano quasi esclusivamente via fiume, su e giù per lo Shenandoah e le sue diramazioni fino a Harper's Ferry; le vie d'acqua erano così importanti che i valligiani definivano il viaggio verso nord fino alla confluenza come andare «giù» e quello verso sud come andare «su». Perciò il Nord conosceva la valle solo come sistema fluviale, ovvero nei suoi punti di collegamento con l'esterno. Il secondo motivo era che non esisteva praticamente nessuna mappa della valle, una caratteristica dominante del conflitto fra Unione e Confederazione. Prima del 1861 il governo federale aveva investito ingenti somme di denaro per mappare le coste degli Stati Uniti e un'unità dell'esercito statunitense, il corpo del genio topografico, era il principale strumento dell'amministrazione interna. Aveva promosso anche un'importante esplorazione dell'Ovest, come supporto alla colonizzazione dei territori oltre il Mississippi, ma non aveva fatto nulla del genere nelle vecchie Tredici Colonie degli Stati orientali fondati fin dal 1782. Il risultato fu che i generali della guerra civile intraprendevano le operazioni belliche con risorse cartografiche assolutamente insufficienti. Non esisteva nessuna mappa militare precisa. Nel 1862 il generale [dell'Unione] Henry W. Halleck stava conducendo una campagna nel teatro occidentale con mappe acquistate in libreria. Con ansia frenetica il generale mise al lavoro ufficiali topografi ed esperti civili per realizzare nuove mappe, che però risultarono quasi tutte sbagliate. L'ingegnere civile Benjamin H. Latrobe disegnò una mappa per un generale diretto in West Virginia, ma il meglio che potè promettergli fu che non avrebbe portato fuori strada la spedizione. Il generale George B. McClellan, che aveva fatto preparare mappe accurate per la sua spedizione in Virginia del 1862, quando giunse sul posto scoprì costernato che erano inaffidabili: «Le strade sono sbagliate» si lamentò. Solo nel 1863 l'Armata [nordista] del Potomac potè disporre di mappe precise della Virginia settentrionale, il suo teatro operativo.6 Alla radice del problema vi era l'arretratezza cartografica degli Stati Uniti. La cosa era peraltro comprensibile: il paese era immenso, ancora in gran parte disabitato, ben lungi dall'essere interamente esplorato e privo di un'agenzia centrale per la mappatura: l'esercito aveva il proprio corpo del genio topografico, la marina un ufficio idrografico, e il governo federale un ufficio cartografico costiero, ma erano tutti molto piccoli.7 Mancavano le basi per un rilevamento topografico preciso, ossia una completa triangolazione del terreno. Che, però, era stata fatta altrove. A partire dal 1791 le isole britanniche erano state triangolate e l'Ordnance Survey aveva

pubblicato una serie completa di mappe di elevata qualità in scala 1:63.000; un'impresa certo limitata, ma compiuta in modo eccellente. Il lavoro del Survey of India era notevole sotto ogni punto di vista: l'India, sebbene più piccola degli Stati Uniti, era ancor più complessa sotto l'aspetto topografico, data l'altezza e l'estensione della catena dell'Himalaya. A partire dal 1800 l'ufficio, diretto da genieri militari, aveva iniziato l'opera di completa triangolazione. La triangolazione, che misura le distanze fra una serie di punti visibili l'uno dall'altro, tiene conto della curvatura terrestre e fornisce un reticolo in base al quale possono essere prodotte mappe precise. L'opera fu quasi ultimata nel 1830, ma in seguito venne ampliata e corretta, specie sotto la guida di Sir George Everest, che ha dato il nome al monte più alto del mondo. La sua squadra di topografi e tecnici trigonometrici non contò mai più di qualche centinaio di persone ma, stimolata dalla difficoltà dell'impresa, riuscì nel giro di settant'anni a produrre una serie completa di mappe accuratissime di quel subcontinente le cui dimensioni erano pari a quelle degli Stati Uniti a ovest del Mississippi.8 Negli Stati Uniti, invece, nel 1861 non era stata effettuata alcuna triangolazione. Era una strana lacuna nell'atteggiamento degli americani verso il loro magnifico paese. George Washington aveva una formazione da geometra, e lo stesso valeva per Abramo Lincoln. Thomas Jefferson, il più colto dei presidenti, aveva un fervido interesse per l'esplorazione e aveva finanziato la spedizione transcontinentale di Lewis e Clark nel Nordovest (1804), pur precisando che lo scopo era quello di scoprire «le vie d'acqua di comunicazione più dirette e praticabili attraverso il continente ... a fini commerciali». La ricerca di collegamenti - in primo luogo per il commercio, quindi per la colonizzazione, poi per la ferrovia - definiva gli interessi ufficiali del governo americano per la geografia del continente. Nel 1836 il presidente Andrew Jackson inviò una US Exploring Expedition, ai comandi del tenente Charles Wilkes, alla scoperta del territorio degli Stati Uniti, ma questa si muoveva via mare e limitò in pratica le sue indagini alle zone costiere. La prima importante missione di esplorazione dell'interno fu autorizzata in appoggio al Pacific Railroad Act del 1853, «per individuare il percorso più pratico ed economico per una ferrovia che vada dal fiume Mississippi all'Oceano Pacifico»; questa indicò cinque possibili percorsi, che sarebbero stati rilevati dal corpo del genio topografico. Tali percorsi furono mappati, ma non venne effettuato alcun rilevamento preciso e completo del territorio statunitense, per il quale si sarebbe dovuto aspettare

il futuro.9 Ovviamente esistevano già numerose mappe locali degli Stati Uniti, rese necessarie dall'esigenza di suddividere la terra in appezzamenti per l'agricoltura, sotto la pressione dell'immigrazione e dell'espansione verso ovest. Il terreno piatto, caratteristico del paesaggio americano nel Midwest a est del Mississippi e nelle grandi pianure al di là del fiume, consentì una tracciatura precisa dei confini di proprietà, riferendosi prima all'osservazione astronomica della latitudine, e poi, dagli anni Sessanta dell'Ottocento, alla longitudine grazie al calcolo del tempo telegrafico. Questa mappatura, però, era frammentaria. Senza una triangolazione completa, le mappe locali non solo non potevano essere unite con precisione le une alle altre, ma non descrivevano in modo utile le quote e i profili nelle zone collinose della catena degli Appalachi e delle regioni costiere orientali. Non c'è quindi da meravigliarsi se, ancora nel 1864, il colonnello Orlando Poe, il capo dei genieri del generale William Sherman, lamentava che le mappe del North Carolina che era riuscito a trovare «gareggiavano fra loro per imprecisione».10 Per tradizione le mappe erano state un segreto militare: quelle del proprio paese da tenere nascoste al nemico, quelle del suo da tracciare in segreto; e a ragione, dato che disegnare una carta era considerato spionaggio. Nel 1742 Federico il Grande aveva creato nel suo palazzo di Potsdam una stanza delle mappe (Plankammer) segreta, nella quale erano raccolte le mappe della Prussia e dei territori che la circondavano: come per esempio quella della Slesia, preparata prima dell'invasione che provocò la guerra dei Sette anni.11 Il Survey of India gestiva quella che, di fatto, era una vasta rete di spionaggio nelle nazioni che confinavano con l'impero indiano a nord, fra le quali il Tibet, il Nepal, l'Afghanistan, la Cina e l'Asia centrale russa, formata da personale addestrato a misurare le distanze contando i propri passi sui rosari di preghiera. Hurree Chunder Mookerjee, una delle più deliziose creazioni di Kipling che popolano il suo Kim, era uno di questi agenti, ma aveva i suoi corrispettivi nella vita reale. Il più famoso, come divenne quando potè uscire dall'ombra, fu Nain Singh, noto come «il Pundit» o il saggio, che fra il 1864 e il 1875 visitò due volte Lhasa, allora città proibita, coprì quasi 2000 chilometri di zone fino a quel momento non rilevate e, partendo dalla sorgente del grande fiume Tsanpo, ne seguì il corso per 1000 chilometri. Quando andò in pensione, il Survey of India lo ricompensò assegnandogli un appezzamento di terra e conferendogli il grado di Comandante dell'Ordine dell'impero indiano e la medaglia d'oro della Royal Geographic

Society, presso la quale, quando si recò in visita in Inghilterra, tenne una conferenza che affascinò il pubblico.12 Forse fu fortunato a sopravvivere fino all'età della pensione. Quando, nel 1814, il Nepal fu minacciato di invasione dalla Compagnia delle Indie orientali, camuffò con cura l'accesso alla strada principale di penetrazione nel paese e il governo minacciò di morte chi avesse tradito.13 Nel 1861 il Sud, minacciato d'invasione, non poteva nascondere l'accesso alle proprie strade interne, dato che erano collegate a quelle del Nord. Eppure, sulle mappe a disposizione dei generali nordisti il loro percorso fu spesso riprodotto in modo insoddisfacente o impreciso, o addirittura ignorato. In genere le conoscenze della gente del posto contavano molto di più delle tavole di un atlante scadente. E, nel Sud, i difensori confederati potevano ottenerle con minori difficoltà rispetto agli invasori unionisti. Senza di esse, la confusione aumentava. Anche le carte abbastanza buone potevano risultare datate, mentre non c'era nessuna garanzia che i toponimi indicati dal disegnatore fossero quelli usati dagli abitanti del luogo. «Cold Harbor, Virginia [la località dove ebbe luogo una delle grandi battaglie del generale Ulysses Grant nel 1864], veniva talvolta chiamata Coal Harbor, ma c'era anche una New Cold Harbor e una Cold Harbor "andata in fiamme". Quest'ultima era chiamata dai locali Old Cold Harbor. Molte strade avevano due nomi: la Market Road o River Road; la Williamsburg Road o Seven Mile Road; la Quaker Road o Willis Church Road. Ad aumentare la confusione, a volte c'erano altre strade nelle vicinanze che avevano lo stesso nome o un nome simile, e che portavano in direzioni del tutto diverse.»14 Gli abitanti del luogo lo sapevano, gli invasori no. Ciò diede un notevole vantaggio al Sud che, per gran parte del conflitto, combatte sul proprio territorio e lo difese molto spesso con truppe arruolate sul posto. Ciò era particolarmente vero nel caso della Shenandoah Valley nel 1862. «Stonewall» Jackson, il comandante dell'Armata della Valle, era nativo del luogo. Dopo il congedo dall'esercito regolare, era diventato professore al Virginia Military Institute, l'accademia militare privata di Lexington, all'estremità meridionale della valle. E nativi del luogo erano molti degli uomini dell'Armata della Valle, in particolare quelli della «Stonewall Brigade», così chiamata dopo la Prima battaglia del Bull Run, e della «Rockbridge Artillery», in gran parte reclutata fra gli allievi del Washington College, anch'esso di Lexington. Tuttavia, il più importante autoctono nelle file dell'Armata della Valle fu probabilmente un civile, Jedediah Hotchkiss. Maestro elementare, nel 1847 aveva creato un proprio

istituto scolastico a Staunton. Ebbe successo e, nonostante fosse originario di New York, vi si fermò. Iniziò anche a coltivare l'hobby della cartografia. Il generale Robert E. Lee lo impiegò quale cartografo nella sua campagna negli Allegheny, a ovest della Shenandoah Valley, nel 1861. Nel 1862, dopo un periodo di malattia, si unì all'Armata della Valle e fu presentato a Jackson, il quale rimase colpito dalla sua conoscenza della zona e il 26 marzo lo arruolò nel suo stato maggiore, nonostante fosse - e rimanesse - un civile. Il primo ordine che diede a Hotchkiss fu: «Voglio che lei mi disegni una mappa della valle da Harper's Ferry fino a Lexington, che mostri tutti i punti di difesa e di attacco fra queste località».15 Hotchkiss si mise al lavoro. Pur non avendo una formazione da cartografo, era un metodico. Prima rilevò il terreno a cavallo, facendo degli schizzi e prendendo appunti mentre si muoveva sul territorio, poi trasferì queste sue osservazioni nel prodotto finito. La sua mappa della valle del 1862 esiste ancora.16 Il corso dei fiumi è indicato in azzurro, la rete stradale in rosso, le colline (senza curve di livello e senza quote) in nero, usando l'ombreggiatura. Non è precisata la scala, ma siccome la parte bassa del foglio è strappata è probabile che sia andata perduta. Come mappa presenta tutti i difetti di quelle del periodo della guerra civile: è disordinata, i dettagli sono o eccessivi o insufficienti, e ha un aspetto approssimativo e dilettantesco. Paragonata alla chiara ed elegante mappa di Yorktown, sulla penisola della Virginia, disegnata da Thomas Jefferson Cram sulla base di un originale realizzato da uno degli ingénieurs géographes francesi dell'esercito di Rochambeau nel 1781, è un prodotto decisamente inferiore.17 Non c'è forse da stupirsi che Jackson, a West Point, detestasse le lezioni di disegno più di qualsiasi altra materia. È probabile che all'accademia la cartografia fosse insegnata male, e se la produzione di mappe militari federali, per le quali l'Europa e la Gran Bretagna in particolare avevano stabilito lo standard, era difettosa, ne conseguiva che la produzione complessiva di mappe in America era insoddisfacente. Hotchkiss fornì comunque a Jackson una mappa basata sulle conoscenze del luogo e su osservazioni recenti, e ciò mise il generale in una posizione di superiorità rispetto ai suoi avversari unionisti. Nel 1864, durante la ripresa dell'offensiva confederata di Jubal Early nella valle, il generale nordista Philip Sheridan stava ancora conducendo le operazioni contro di lui basandosi su una scadente mappa civile di trent'anni prima. La mappa di Hotchkiss dava almeno a Jackson le indicazioni essenziali: l'ubicazione dei valichi montani, le distanze fra i

centri abitati, l'orientamento bussola, i guadi dei corsi d'acqua, il percorso delle strade lastricate. Erano meglio di niente e gli furono molto utili. Così come non c'è dubbio che le imprecise mappe della valle in dotazione ai suoi nemici nordisti li avrebbero indotti a commettere gravi errori. La campagna della Valle del 1862 ebbe inizio in un momento di equilibrio strategico fra l'Unione e la Confederazione, dopo che a ovest era stata bloccata un'offensiva nordista, ma prima che McClellan iniziasse la propria sulla costa, a est. Nel corso del 1861 la Confederazione aveva perso gran parte del territorio a ovest degli Appalachi, che segnavano il confine fisico fra i due teatri bellici, e - in agosto - dello Stato del Missouri, la cui popolazione era di sentimenti prevalentemente sudisti, nonostante una vittoria tecnica dei Confederati a Wilson's Creek. Il Kentucky, anch'esso favorevole al Sud, era controllato dall'Unione grazie a un'avanzata tempestivamente organizzata dal giovane ma aggressivo generale U.S. Grant. Il successo lo incoraggiò ad avanzare nel Tennessee, portandolo alla conquista degli strategici forti fluviali di Henry e Donelson e alla successiva, sanguinosa battaglia campale di Shiloh nell'aprile 1862. Il fronte occidentale confederato, consolidato da un nuovo comandante supremo per quel teatro, Albert Sidney Johnson (che morì a Shiloh), rimase pressoché integro per il resto dell'anno. A est, dove, per assumere il controllo della linea costiera della Confederazione, i Nordisti avevano iniziato un'avanzata che si indeboliva man mano che procedeva verso sud, il terreno che nel corso del 1861 cambiò di mano fu scarso. A seguito della vittoria difensiva confederata nella Prima battaglia del Bull Run, l'Armata della Virginia settentrionale di Joseph E. Johnston era rimasta nei pressi di Washington, minacciando la capitale federale. Questa presenza aveva costantemente preoccupato il presidente Lincoln, anche perché il suo nuovo comandante in capo, George McClellan, aveva notevolmente sopravvalutato la forza dell'armata confederata. Nel marzo 1862 Johnston si ritirò a sud del Rappahannock, uno dei fiumi che scorrevano da ovest a est e difendevano Richmond. Se questa mossa attenuava le preoccupazioni di Lincoln per la sicurezza della propria capitale, complicava obiettivamente il piano di McClellan che mirava alla conquista della Confederazione con l'invasione dal mare, dato che poneva la più grossa armata del Sud più vicino al suo obiettivo finale. Su una mappa a grande scala - paradossalmente, in cartografia, più grande è la scala, minori sono i dettagli: una mappa a scala 1:63.000, ossia a scala ridotta, fornisce molte più informazioni di una a

1:630.000, ossia a grande scala, anche se quest'ultima è più utile nella pianificazione strategica - la situazione del marzo 1862 sarebbe risultata la seguente: Joseph E. Johnston, con i 40.000 uomini dell'Armata della Virginia settentrionale, si trovava sul Rappahannock, a 65 chilometri da Richmond; McClellan, con i 155.000 uomini dell'Armata del Potomac, stava navigando su quel fiume per sbarcare alla Fortezza Monroe, all'estremità della penisola della Virginia, a un centinaio di chilometri da Richmond; vari reparti nordisti, al comando di Nathaniel Banks, per un totale di circa 20.000 uomini, difendevano Washington. Sugli Appalachi, a ovest, altri generali dell'Unione schieravano distaccamenti di varia consistenza. Collocato al centro del teatro, fronteggiando le forze dell'Unione sulle montagne e attorno a Washington, ma anche minacciato da queste, «Stonewall» Jackson disponeva di meno di 5000 uomini per proteggere il fianco di Johnston, tenere a bada i federali sulle montagne e dissuadere Banks dal mobilitare i difensori nordisti di Washington per correre in aiuto di McClellan nella sua avanzata via mare su Richmond.18 Su un terreno senza ostacoli - per esempio, quello piatto, privo di foreste e di corsi d'acqua, delle Grandi Pianure - la posizione di Jackson sarebbe stata insostenibile. Sarebbe stato spazzato via nel giro di pochi giorni da un'avanzata concentrica di Banks e dei nordisti verso ovest. Ma Jackson non si trovava in tale vulnerabile posizione. Aveva dalla sua le montagne e i fiumi della Shenandoah Valley fruttando a proprio vantaggio gli ostacoli geografici, naturali e artificiali, avrebbe potuto superare le difficoltà con cui si confrontava. Nei mesi di marzo, aprile, maggio e giugno 1862 sfidò ogni probabilità in uno dei più brillanti esercizi di guerra di manovra, affidandosi interamente al miglior impiego delle informazioni, nel senso più ampio del termine, che forse sia mai stato fatto. L'Armata della Valle (o, più esattamente, l'Armata del Distretto della Shenandoah Valley) iniziò la propria virtuosa campagna di diversione all'estremità settentrionale della Shenandoah Valley, dove aveva trascorso un difficile inverno nei pressi di Romney, una località in cui Jackson aveva abitato da bambino. Gli ordini erano quelli di evitare lo scontro aperto e di agire in modo da impedire a Banks, nei pressi di Washington, di andare a sostenere McClellan nella sua avanzata verso Richmond. Nel corso degli eventi Jackson finì per combattere diverse aspre battaglie, eppure rispettò lo spirito degli ordini ricevuti. Nonostante fosse legato a Washington, Banks aveva anche la consegna di «ripulire» l'estremità settentrionale della valle, sicché alla fine

di febbraio attraversò il Potomac a Harper's Ferry, alla confluenza con lo Shenandoah, e avanzò verso sud. Il suo obiettivo era difendere le due linee di comunicazione strategiche: il canale Chesapeake-Ohio (che collegava il mare con il sistema fluviale dell'Ohio oltre gli Appalachi) e la ferrovia Baltimora-Ohio (un'importante strada ferrata che correva verso ovest attraverso gli Appalachi). Inizialmente Jackson aveva intenzione di attaccare le avanguardie di Banks a Winchester, collegato con un troncone ferroviario alla Valley Turnpike, ritenendo di poter infliggere una sconfitta alle forze unioniste mentre erano disperse. Questo piano, però, collideva con l'ordine di Johnston di evitare lo scontro (mentre faceva ripiegare la sua armata da Manassas per proteggere Richmond, la massima preoccupazione di Johnston era quella di scongiurare il pericolo di una qualsiasi sconfitta, che avrebbe permesso a Banks di andare a rinforzare McClellan). Il piano di Jackson spaventava anche i suoi subalterni, che avevano la certezza di essere battuti. Dopo un'accesa discussione nel suo primo consiglio di guerra, la sera dell'11 marzo Jackson smise di parlare. Montato a cavallo, prima di sparire nel buio disse al capo ufficiale medico, dottor McGuire: «Questo è l'ultimo consiglio di guerra della mia vita». Non solo avrebbe mantenuto la parola, ma avrebbe fatto molto di più. «I consigli di guerra non combattono mai» è un detto militare - attribuito al presidente Roosevelt, anche se l'idea è vecchia come il mondo - e dopo la timidezza mostrata dai suoi brigadier generali a Winchester, Jackson si chiuse in se stesso.19 Noto taciturno fin dai tempi di West Point e più portato alle preghiere private che alla conversazione, tenne per sé i suoi pensieri, rivelando le sue intenzioni solo all'ultimo momento sotto forma di ordini perentori, a volte criptici. Non si trattava di una studiata misura di sicurezza, quanto piuttosto di un riflesso della sua natura introversa, ma ebbe l'effetto straordinariamente positivo, in quella che sarebbe stata una campagna ricca di sorprese, di celare l'imprevisto nel silenzio. Fra l'11 e il 20 marzo l'Armata della Valle si ritirò verso sud lungo la Valley Turnpike, sotto la copertura di una forza di cavalleria al comando di Turner Ashby. Questi era un cavaliere nato, non addestrato alle tattiche abituali della cavalleria ma un autentico cavallerizzo, oltre che uomo d'azione quanto mai energico. A volte, nel corso della campagna, la mancanza di disciplina sua e dei suoi uomini faceva infuriare il professionale Jackson, ma la sua indomabile aggressività finiva sempre per riportarlo nelle grazie del suo generale. Intanto, mentre la ritirata proseguiva, Jackson pensava alla sua

strategia. «La mobilità sarebbe stata il fattore decisivo per il futuro dell'Armata della Valle.»20 L'armata doveva limitarsi a manovrare con successo di fronte a un nemico superiore, ma se avesse sfruttato adeguatamente la geografia del territorio avrebbe forzato il nemico a commettere degli errori e impedito a Banks l'uso di collegamenti essenziali nella catena di comunicazione. Il fatto di sapere che il proprio avversario non era un soldato di professione, anzi non era neppure un soldato, costituiva un elemento essenziale nei calcoli di Jackson (Banks, uno dei principali generali «politici» della guerra civile, nominato per ragioni di partito, era stato membro del Congresso, presidente della Camera dei rappresentanti e, in tempi recenti, governatore del Massachusetts). I calcoli di Jackson si basavano tuttavia su fattori oggettivi, non soggettivi: strade, ponti, fiumi, colline. Ora che Banks si trovava nella valle, doveva farcelo restare, e senza combattere battaglie che avrebbe potuto perdere. Doveva anche tenersi a distanza di sicurezza dalle forze dell'Unione schierate a ovest, sui monti Allegheny. Infine, doveva tenersi aperte le linee di ritirata verso est in direzione di Richmond, nel caso in cui Johnston gli avesse chiesto di collaborare alla difesa della città contro l'armata di McClellan nella penisola. Il suo primo pensiero furono i ponti: quelli da negare al nemico e quelli essenziali per la capacità di manovra della propria armata. Nella valle, come detto, ce n'erano molti, in massima parte in legno e facilmente incendiabili, ma alcuni erano d'importanza vitale. Due erano ponti ferroviari, uno sopra il South River all'estremità meridionale della valle, di cui Jackson avrebbe avuto bisogno se avesse dovuto fuggire via ferrovia verso Richmond, e uno a Front Royal, sulla linea del valico di Manassas, un anello fondamentale della catena di rifornimenti nordista. Era già stato bruciato dal reparto di difesa del quartier generale di Jackson, il quale aveva preventivamente inviato il materiale rotabile verso sud per impedire a Banck di utilizzare i vagoni in una successiva avanzata. Lo stesso reparto di difesa aveva bruciato un ponte stradale a Front Royal per ostacolare l'avanzata di Banks lungo la valle di Luray, a est del Massanutten, nella quale correva il ramo settentrionale dello Shenandoah. I tre ponti di Luray erano tuttavia essenziali per Jackson, qualora avesse deciso di sgusciare via fra le montagne centrali attraverso il valico di Massanutten, e doveva preservare anche le campate di Port Republic e Conrad's Store, che attraversavano entrambe il ramo meridionale dello Shenandoah o i suoi affluenti, e le cui strade portavano ai valichi del Blue

Ridge e, quindi, a Richmond. Infine c'era un ponte in legno a Rude's Hill, dove la Valley Turnpike attraversava il ramo settentrionale dello Shenandoah, e che era forse il più importante di tutti. La sua distruzione, con Banks a nord e Jackson a sud, avrebbe arrestato un'avanzata nordista proprio in quel punto, ma avrebbe altresì cancellato ogni speranza di Jackson di poter lanciare una controffensiva lungo la valle a ovest del Massanutten. Un osservatore imparziale che fosse giunto a Staunton, la base principale di Jackson all'estremità meridionale della valle, a metà marzo 1862, avrebbe valutato la situazione in questi termini: Banks, non essendo riuscito a incalzare la ritirata di Jackson da Winchester, era bloccato fra quella località e Strasburg, ma aveva ancora la possibilità di muoversi lungo i due rami dello Shenandoah, quello settentrionale e quello meridionale, anche se la manovra lungo il secondo avrebbe richiesto la costruzione di un ponte a Front Royal, cosa che rientrava peraltro nelle capacità dell'armata. Jackson, che si trovava a Mount Jackson, sul ramo settentrionale, aveva due opzioni: poteva interrompere la ritirata e ritornare indietro lungo la Valley Turnpike per ingaggiare battaglia con Banks nei pressi di Winchester, oppure attraversare il valico di Massanutten ed entrare nella valle di Luray, aprendo un nuovo fronte offensivo. Questa seconda scelta, però, avrebbe fatto abbandonare all'Armata della Valle la Turnpike e l'avrebbe portata su strade sterrate, limitandone la mobilità ed esponendo la base principale di Staunton a un attacco federale. Jackson decise quindi, pur allontanandosi così dal contatto con Johnston a Richmond e avvicinandosi alle forze federali residue sugli Allegheny, di ritornare sui suoi passi e ingaggiare il combattimento con Banks a Winchester. A spingerlo a tornare indietro fu lo stesso Johnston che, ritirandosi da Manassas verso il fiume Richmond, aveva espresso la propria preoccupazione che Jackson si fosse allontanato troppo da Banks. «La presenza tua e delle tue truppe vicino a Winchester non eviterà forse che il nemico riduca la propria forza in quella località? ... Penso che sia importante tenere l'armata nella valle e far sì che non vada a rinforzare McClellan. Cerca di impedirglielo avvicinandoti e restandole il più possibile vicino nei limiti della prudenza.»21 Non si trattava di un implicito incoraggiamento a dare battaglia, ma quando fiutava l'occasione di un combattimento vittorioso Jackson abbandonava la prudenza. Non appena ricevuto il dispaccio di Johnston, si diresse immediatamente di nuovo verso nord, marciando nella neve caduta fuori stagione il 22 marzo e giungendo il giorno dopo a contatto con

l'avanguardia di Banks nel villaggio di Kernstown, a soli 8 chilometri da Winchester. La cavalleria di Ashby attaccò nella mattinata, aprendosi la strada con l'appoggio della fanteria. Mentre le truppe dell'Unione cominciavano a schierarsi in assetto da combattimento, ripiegò per incontrarsi con Jackson che avanzava con il grosso delle forze. E possibile che Ashby gli avesse fatto sapere che i reggimenti nemici erano solo quattro, oppure che la notizia fosse giunta da informatori locali. In entrambi i casi, Jackson fu male informato. Le forze unioniste erano nettamente superiori a quelle confederate, circa 10.000 contro 4000, e con una folta artiglieria che, entrata rapidamente in azione da posizioni scelte con cura, iniziò a infliggere perdite. Nonostante l'inferiorità numerica - e nonostante fosse domenica, una giornata nella quale il pio Jackson preferiva non combattere - decise di attaccare nel primo pomeriggio. I Nordisti erano schierati su entrambi i lati della Turnpike, ma in numero maggiore a ovest, dove i costoni e le collinette consentivano una veduta panoramica. Fu lì che Jackson concentrò il proprio sforzo. Come assistente nella direzione della battaglia chiamò un ufficiale del 2° Virginia, il maggiore Frank Jones, «che conosceva la zona: poteva guardare attraverso il Pike e vedere la sua arcata anteriore».22 Tuttavia, in questa occasione la conoscenza del terreno non l'avrebbe tirato fuori dai guai. Stava per mordere più di quanto potesse masticare. Cosa ancor peggiore, il suo temperamento taciturno aggravò la situazione. Emanò un ordine poco chiaro e quindi perse il controllo degli avvenimenti, abbandonando la sua posizione centrale per muoversi attorno al galoppo nel tentativo di riportare l'ordine. La sua brigata di testa ne fu disorientata, finì sotto un intenso fuoco d'artiglieria, si mise al coperto e, infine, si ritirò. Jackson fece entrare in azione anche i propri cannoni - di cui disponeva in numero quasi pari al nemico - e le riserve di fanteria ma, dopo un violento scambio finale di colpi sparati a bruciapelo, i suoi uomini furono battuti, anche perché molti erano rimasti senza munizioni. Alcuni giorni dopo lo stesso Jackson scrisse: «Non mi ricordo di aver mai sentito un tale boato di colpi di moschetto», ma il fuoco federale era il più forte e, verso le sei di sera, l'Armata della Valle iniziò a sgusciare via e a ripiegare lungo la Turnpike.23 La Battaglia di Kernstown fu una disfatta per i Confederati: le perdite sudiste ammontavano a 455 fra morti e feriti, e a 263 prigionieri; quelle dell'Unione a 568 tra morti e feriti. In proporzione l'Armata della Valle ne era uscita molto peggio. D'altro canto, l'effetto strategico giocava a suo vantaggio. Anche se il nemico era avanzato dopo

essere stato attaccato, esso rappresentava solo una parte dell'armata di Banks, perché un'altra divisione se n'era già andata per unirsi a McClellan a Richmond, mentre Banks era andato a Washington. Lo stesso McClellan ordinò a Banks, rientrato in tutta fretta da Washington non appena saputo di Kernstown: «Esercita una grande pressione su Jackson e ricaccialo ben oltre Strasburg». Ampliò le sue istruzioni il 1° aprile sottolineando che la Battaglia di Kernstown aveva reso necessario un cambiamento di piani, costringendo Banks a rimanere nella valle anziché lasciarla e, non appena fosse stata riparata la ferrovia, ad avanzare su Staunton, la base principale di Jackson in fondo alla valle, in modo da costringere «i ribelli a concentrarsi su di te, e dopo [tu dovrai] ritornare da me».24 Ciò che non fece fu offrire a Banks altri soldati. La preoccupazione di Lincoln di difendere Washington, e la pressione fatta sulle sue risorse dalle operazioni sugli Allegheny e a ovest degli stessi, si traducevano in una riduzione della sua potenza di attacco contro Richmond. Gli ordini precisi di McClellan a Banks di avanzare lungo la Valley Turnpike, a ovest della barriera divisoria del Massanutten, evitarono quindi a Jackson la preoccupazione di dover difendere anche la valle di Luray, a est del Massanutten. Non appena si rese conto dello schieramento adottato dai Nordisti, Jackson capì che gli si presentava l'opportunità di usare lui stesso Luray come via per una controffensiva. Ne avrebbe approfittato in pieno. Anche se avrebbe passato il resto del mese di marzo e gran parte di quello d'aprile a ripiegare a ovest del Massanutten, stava già pensando alle contromisure che lo avrebbero portato nel corridoio orientale, dove avrebbe potuto condurre nuovi attacchi contro Harper's Ferry e Manassas, e quindi accrescere le preoccupazioni di Lincoln e di McClellan. Tuttavia, prima di poter agire liberamente in quel modo molte altre cose sarebbero accadute nella parte meridionale della valle. Jackson, in seguito alla ritirata da Kernstown, aveva portato l'Armata della Valle su posizioni difensive nei pressi di Mount Jackson, sul ramo settentrionale dello Shenandoah, dove si riorganizzò. Banks, che lo seguiva ad andatura lenta, occupò Woodstock. Dal 3 al 17 aprile la linea di divisione fra le due armate fu un fiumiciattolo detto «Stony Creek». Vi fu qualche scaramuccia attraverso il corso d'acqua durante le due settimane d'inattività, con Jackson contento di tenere impegnato Banks, e Banks che esitava ad avanzare nel timore che Jackson sgusciasse a Luray attraverso il valico di Massanutten e colpisse le sue linee di comunicazione più a nord, lungo lo Shenandoah. Tuttavia, alla fine, in un raro lampo d'ispirazione, Banks si

rese conto che se Jackson poteva sfruttare a proprio vantaggio la geografia, anche lui avrebbe potuto fare altrettanto. Capì che, data la distanza estremamente ridotta, con una rapida avanzata lungo la Turnpike avrebbe potuto spingere Jackson oltre New Market, l'accesso al valico di Massanutten, e farlo retrocedere a sud fino a Harrisonburg o, addirittura, a Staunton. All'alba del 17 aprile la fanteria unionista lanciò un attacco di sorpresa, seguita dalla cavalleria. Le difese confederate furono sfondate, e quando la cavalleria di Ashby cercò di bloccare l'avanzata nemica appiccando il fuoco al ponte di Rude's Hill, dove il ramo settentrionale dello Shenandoah scorre in una forra invalicabile, la cavalleria dell'Unione l'inseguiva così dappresso che riuscì a spegnere l'incendio. L'Armata della Valle, numericamente inferiore in un rapporto quasi di due contro uno, non aveva altra scelta che dirigersi verso sud il più rapidamente possibile. Due giorni di marcia forzata le permisero di sganciarsi dall'inseguitore, ma, dopo Kernstown, Jackson sapeva di aver subito una sconfitta locale. Strategicamente, però, era ancora in ascesa. Joseph E. Johnston, messo sempre più sotto pressione da McClellan nei pressi di Richmond, gli aveva inviato l'ordine di tenersi pronto a lasciare la valle; la nuova sede del suo quartier generale, ubicata a Swift Run, uno dei valichi chiave del Blue Ridge, gli consentiva di farlo. Tuttavia, man ma-no che passavano i giorni Jackson si andava sempre più convincendo di poter proteggere meglio Richmond rimanendo dov'era e usando Swift Run quale base sicura - le alte pareti su due lati lo proteggevano da un attacco di sorpresa - da cui muovere contro le forze dell'Unione che si trovavano nei paraggi. Calcolò che, complessivamente, queste erano formate da 160.000 uomini, schierati attraverso la Virginia orientale, settentrionale e occidentale, e che la maggior parte di esse riuscivano a tenere inchiodati con successo i loro avversari confederati: McClellan aveva bloccato Johnston a Richmond; McDowell stava fronteggiando Anderson sul Rappahannock e a Fredericksburg; Frémont, sugli Allegheny, minacciava la piccola forza di Edward Johnson. Solo Jackson godeva di libertà di manovra, giacché, anche se al momento sembrava che le forze unioniste dominassero la parte meridionale della Shenandoah Valley, era fiducioso di poterle mettere nel sacco in un combattimento mobile. Il problema era stabilire se Banks rappresentasse il bersaglio più vantaggioso. Ciò che infine lo fece decidere fu la prova sempre più evidente che Frémont stava muovendo dagli Allegheny per colpire la piccola isolata forza di Edward Johnson nei pressi

di Staunton, la base principale di Jackson, colma di rifornimenti bellici e di prodotti delle fattorie della valle. Andare in soccorso di Johnson avrebbe richiesto una marcia di 80 chilometri lungo strade in cattive condizioni e attraverso il fronte dell'armata di Banks, ancora schierata nei pressi di Harrisonburg, sulla Valley Turnpike, dov'era giunta dopo la vittoria di Kernstown del mese precedente. Ma era un rischio che si potev correre, poiché Banks si trovava oltre il North River, i cui ponti erano stati bruciati su ordine di Jackson per coprirgli la ritirata fino al valico di Swift Run. Fu quindi inviato Hotchkiss per individuar l'esatta posizione di Johnson e per effettuare una ricognizione del percorso migliore per raggiungerlo. Il 30 aprile l'Armata della Valle si mise in movimento. Jackson si sarebbe tranquillizzato se avesse saputo che Banks riteneva che l'armata della Valle stesse già lasciando il valico di Swif Run per dirigersi a Richmond. Ma la sua mente ragionava per proprio conto al punto che, quando la pioggia torrenziale - «grandi on date d'acqua che correvano lungo la strada per centinaia di metri» -bloccò la strada scelta da Hotchkiss, Jackson fece tornare indietro la sua colonna, la riportò al valico di Brown, concesse ai suoi uomini una notte di riposo e poi li rimandò verso ovest lungo una strada più a sud, che aveva il vantaggio di correre parallela ai binari delk Virginia Central Railroad, sui cui vagoni Jackson caricò i malati e i rifornimenti. In parte per ferrovia e in parte su strada, l'Armata della Valle si concentrò a Staunton il 6 maggio, da dove ripartì il giorno successivo per unirsi alle forze di Edward Johnson, che le stavano venendo incontro, dopodiché si spinse a ovest verso una piccola località di nome McDowell (che, ambiguamente, era anche il nome del generale dell'Unione che comandava le forze sul Rappahannock, a nord di Richmond). Nel pomeriggio dell'8 maggio le avanguardie dei due schieramenti nemici si incontrarono e iniziò la battaglia. Jackson, dopo aver effettuato una ricognizione del terreno molto accidentato, aveva elaborato un piano per piombare all'improvviso sulle forze nordiste, un distaccamento dell'armata di Frémont al comando del generale R.H. Milroy. Questi, però, aveva avuto sentore del suo avvicinamento e, sebbene in inferiorità numerica, mosse all'attacco. Nel confuso combattimento che ne seguì i suoi uomini inflissero al nemico gravissime perdite. Jackson riferì a Lee: «Dio ha benedetto le nostre armi con la vittoria» e, visto che Milroy aveva interrotto l'azione e si era ritirato, i Confederati erano i vincitori.25 Ma fu una vittoria pagata a caro prezzo, tanto che in seguito Jackson si rimproverò per aver condotto

male la battaglia. Sarebbe stato l'ultimo errore da lui commesso nella campagna della Valle. Il ritmo delle operazioni stava aumentando. Lee, a Richmond, era sempre più impegnato nel tentativo di tener separate le forze dell'Unione che circondavano la capitale sudista; lo stesso valeva per Joseph E. Johnston, ed entrambi facevano affidamento sul fatto che Jackson riuscisse a inchiodare Banks a ovest del Blue Ridge e Frémont sugli Allegheny. Dopo la Battaglia di McDowell, Jackson decise quindi di inseguire Milroy, facendo nel frattempo i passi necessari per negare a Frémont ogni possibilità di manovra. Inviò Hotchkiss con una piccola forza di cavalleria a bloccare la strada che andava dagli Allegheny al ramo meridionale dello Shenandoah, mentre seguì in prima persona la ritirata di Milroy. Il 12 maggio puntò su Franklin, un paese sperduto fra le montagne, senza raggiungerlo. Decise quindi di interrompere l'inseguimento e di tornare nella valle. Il suo obiettivo era sempre quello di impedire a Banks di andarsene, ma desiderava anche ricongiungersi con le truppe di Richard S. Ewell, un suo subordinato, per opporsi al nemico con una forza superiore. L'Armata della Valle si stava adattando allo straordinario sforzo richiesto da Jackson. L'8 maggio, il giorno della Battaglia di McDowell, la «Stonewall Brigade» aveva marciato - dall'accampamento al contatto con il nemico e, poi, dal campo di battaglia all'accampamento - per 55 chilometri. Nei mesi seguenti queste marce sarebbero diventate una cosa abituale. Nonostante le strade tremende, la mancanza di cibo e le calzature inadatte - marciare a piedi nudi per decine di chilometri diventò un'esperienza usuale - l'Armata della Valle avrebbe risposto alla sfida. Benché Jackson tenesse celate le proprie intenzioni anche ai subalterni a lui più vicini, nel maggio 1862 i suoi uomini capirono che la strategia da lui adottata era quella di confondere e ingannare il nemico, percorrendo notevoli distanze a una velocità superiore a quella dei normali reparti di fanteria. Si ribattezzarono «la cavalleria appiedata di Jackson» e, in molte occasioni, legittimarono tale definizione facendo a piedi tanta strada quanta ne poteva fare un uomo a cavallo. Il 17 maggio, dopo un difficile percorso per uscire dagli Allegheny, gli uomini di Jackson rientrarono nella valle nei pressi di Harrisonburg, a ovest del Massanutten. Il mese precedente era passato di lì Banks con la sua armata, diretto a sud lungo il North River, ma poi se n'era andato a Strasburg, verso l'estremità settentrionale della valle, per preparare il trasferimento a Fredericksburg, dove aveva già inviato la divisione di Shields. Come in precedenza, Jackson aveva il compito di farlo rimanere

dov'era. A suo favore giocava un'inversione nel rapporto di forze: dopo la partenza di Shields, Banks disponeva di soli 12.000 uomini, mentre Jackson ne aveva, sotto il suo comando diretto o di pronto impiego, circa 16.000, includendo la divisione di Ewell, nella valle di Luray. A suo favore giocava anche la sempre minore qualità delle informazioni nordiste. Banks non aveva un'idea precisa degli schieramenti dell'Armata della Valle e le cose per lui, sotto questo profilo, sarebbero ulteriormente peggiorate. Il 21 maggio stimava che Jackson si trovasse 13 chilometri a ovest di Harrisonburg ed Ewell al valico di Swift Run, a 65 chilometri, o anche più distante. In realtà, in quel momento Jackson si era spostato nella valle di Luray, attraverso il valico di Massanutten, Ewell si era ricongiunto con lui e l'armata riunita stava muovendo verso nord contro un debole distaccamento di truppe dell'Unione a Front Royal, posto a guardia dei ponti ferroviari del valico di Manassas a est di Strasburg. La ridislocazione era stata compiuta non senza difficoltà, sfociate anche in episodi di aperta insubordinazione. La metà di maggio fu un periodo orribile per la Confederazione. Nei mesi di marzo e aprile le sconfitte si erano susseguite tutt'attorno ai suoi confini, all'estremo ovest e sulla costa atlantica. Ai primi di maggio era stata abbandonata la linea difensiva che attraversava la penisola, era stata persa la Battaglia di Williamsburg, poco fuori Richmond, e McClellan stava assediando le difese della capitale stessa. Fra il 15 e il 18 maggio Robert E. Lee e Joseph E. Johnston, entrambi a Richmond, a circa 160 chilometri dalla valle, con la quale comunicavano con un ritardo di due o tre giorni, nonostante disponessero del telegrafo e di un sistema di veloci staffette a cavallo, avevano inviato numerosi ordini contraddittori il cui effetto fu di separare Ewell da Jackson per inviarlo a sorvegliare McDowell a Fredericksburg. Né Jackson né Ewell erano felici di dover obbedire, dato che la loro separazione avrebbe significato privare l'Armata della Valle della sua temporanea e decisiva superiorità nei confronti di Banks, senza peraltro nessuna garanzia di avere successo altrove. Si accordarono segretamente di sfruttare l'ambiguità degli ordini ricevuti e il ritardo nella loro trasmissione per rimanere uniti e muovere contro Banks. Jackson avanzò il 19 maggio. Il fatto di aver incendiato i ponti a Harrisonburg, per proteggere la sua puntata negli Allegheny, rischiava ora di bloccare l'attraversamento del North River in direzione della vera e propria Shenandoah Valley, ma Hotchkiss, che agiva di fatto come ufficiale addetto alle informazioni, aveva scoperto un gran numero di grossi carri che,

sistemati in un guado in modo da congiungere le due sponde, consentivano il passaggio anche quando il fiume era in piena. Il 20 maggio Jackson aveva raggiunto New Market all'estremità occidentale del valico di Massanutten, il 21 aveva superato la montagna e raggiunto Ewell a Luray, e il 23 le sue avanguardie si trovavano alla periferia di Front Royal. Con una marcia forzata di oltre 110 chilometri in tre giorni, si era portato alle spalle di Banks ed era pronto a sferrare un attacco decisivo. Ebbe anche un colpo di fortuna, derivante peraltro dal fatto di combattere in territorio amico. Mentre avanzava verso il contatto, ignaro però della forza delle difese dell'Unione ai ponti di Front Royal, uno dei suoi ufficiali incontrò una ragazza trafelata, la graziosa diciottenne Belle Boyd, che aveva appena attraversato il campo nemico, incantato un ufficiale e scoperto che vi era schierato un solo reggimento nordista. «Gli [a "Stonewall"] dica» gli raccomandò «di caricare dritto in mezzo e li prenderà tutti.»26 Nel confuso combattimento che seguì, gran parte della fanteria nordista riuscì a fuggire, ma la cavalleria confederata salvò i ponti, di cui Jackson aveva bisogno per la fase successiva dell'operazione contro Banks a Strasburg, e distrusse le linee telegrafiche che avrebbero potuto avvertire Banks della disfatta. La sera del 23 maggio Jackson valutò la situazione creatasi dopo la parziale vittoria di Front Royal e giunse alla giusta conclusione che Banks si sarebbe sentito esposto a un ulteriore attacco confederato contro il suo schieramento a Strasburg, dove si poteva stimare che le sue forze fossero ormai ridotte a meno di 10.000 uomini. Avrebbe potuto ripiegare su Frémont, negli Allegheny, ma la cosa era improbabile, dato che uno dei suoi compiti era senz'altro quello di proteggere Washington, che si trovava nella direzione opposta. Avrebbe potuto, cosa alquanto difficile, passare all'offensiva e cercare di riconquistare Front Royal, magari contando sul fatto che Jackson si dirigesse a nord verso Harper's Ferry, convinto che anche i Nordisti si sarebbero ritirati in quella direzione; o, semplicemente, avrebbe potuto fare la cosa più ovvia e ritirarsi comunque. Jackson decise infine - e giustamente, come si potè vedere - che Banks si sarebbe ritirato verso Harper's Ferry. Ordinò quindi alla propria armata di seguire la presunta linea di ritirata di Banks lungo la Valley Turnpike in direzione di Winchester, percorrendo una strada convergente meno agevole che passava da Cedarville e Ninevah. Dovevano coprire entrambi una trentina di chilometri, ma mentre Banks era appesantito da una gran quantità di carri, carichi di rifornimenti che facevano gola ai Confederati, Jackson potè

percorrere la campagna con un nugolo di cavalleria esplorante. La mattina del 24 maggio la cavalleria confederata trovò i carri di Banks, quasi senza protezione di truppe combattenti, ammucchiati gli uni agli altri lungo la Valley Turnpike in un punto in cui la strada corre fra due muri di pietra. I cannoni sudisti aprirono il fuoco nel mucchio e la cavalleria di Ashby caricò. Nonostante i Nordisti avessero appiccato il fuoco a tutti i carri possibili, i Confederati catturarono un ricco bottino. Intanto Jackson accelerava l'inseguimento. La sera dello stesso giorno la sua armata era schierata nei pressi di Winchester, stanca e con i piedi doloranti, ma pronta a dare battaglia. La comparsa dell'Armata della Valle alle porte di Winchester, a soli 40 chilometri da Harper's Ferry e a poco più di 100 da Washington, provocò un grande allarme nella capitale federale. Nel peggiore dei casi sembrava trattarsi di un attacco diretto, nel migliore avrebbe comportato un rallentamento della campagna contro Richmond. Anche Lincoln, come Jackson, stava studiando una mappa del teatro, ma di qualità inferiore a quella di Hotchkiss.27 Fra le 16 e le 17 del 24 maggio ordinò a Frémont di abbandonare il suo piano di spingersi a ovest oltre gli Allegheny per puntare contro il centro ferroviario di Knoxville, Tennessee, e di muovere invece verso est in soccorso di Banks. Ordinò anche a McDowell, che si stava apprestando a raggiungere McClellan sulla penisola, di inviare metà della sua armata in appoggio a Banks. «In quel momento, alle cinque del pomeriggio del 24 maggio, l'Armata della Valle aveva vinto la sua campagna nella Shenandoah Valley.»28 Tuttavia, Jackson avrebbe dovuto combattere ancora a lungo, su e giù per la valle. La mattina del 25 maggio, nella fitta foschia, la sua avanguardia aveva trovato gli uomini di Banks schierati fuori Winchester sulle colline che proteggevano la città da sud. In questo caso l'intelligence locale di Jackson aveva fallito. Pensava che le forze dell'Unione si trovassero dietro e non davanti a lui, e contava di tagliarle fuori da Harper's Ferry. Nella confusione che fece seguito allo scontro iniziale, condotto non dagli uomini di Jackson ma da quelli di Ewell, in marcia verso di loro, le truppe unioniste inflissero inizialmente pesanti perdite al nemico, poiché le loro batterie erano ben schierate sulle alture. Ma a mano a mano che il concentramento dei Confederati aumentava, i Nordisti si ritrovarono aggirati sui due fianchi, con le batterie sotto il fuoco diretto di fucileria e la fanteria costretta a ritirarsi. Ben presto gli uomini di Banks si sbandarono. Cercarono di appostarsi nelle strade di Winchester, ma la popolazione locale,

imbracciando armi che aveva tenute nascoste e gridando informazioni ai Sudisti che stavano avanzando - molti del 5° Virginia erano originari della città -, ne minarono la resistenza. Nel pomeriggio l'armata di Banks ripiegò lungo la Valley Turnpike in direzione di Harper 's Ferry con la «cavalleria appiedata» di Jackson alle calcagna. Se in quel momento Jackson avesse avuto a disposizione tutta la sua forza a cavallo, avrebbe potuto annientare il nemico. Ma in quel momento decisivo Ashby, il comandante della cavalleria, si trovava altrove, impegnato in una qualche impresa solitària: il solito difetto dei cavalieri sudisti. Di conseguenza, Banks riuscì a fuggire, mantenendo un minimo vantaggio sulle avanguardie di Jackson finché non raggiunse Harper 's Ferry, dove la notte del 25 attraversò il Potomac, abbandonando la valle nelle mani dei Confederati. Per quanto tempo? Lincoln, ben consapevole dei pericoli della mutata situazione, che leggeva con precisione, era fermamente intenzionato a impedire a Jackson di ostacolare la convergenza delle forze dell'Unione su Richmond. Pur condividendo l'analisi del generale McDowell - «Jackson paralizzerà una grossa forza con una piccolissima» -, sperava che con un corretto schieramento sul campo si potesse superare quella paralisi e ristabilire il dominio che la superiorità numerica dell'Unione avrebbe dovuto garantire. L'avanzata di Jackson su Harper's Ferry sembrava rappresentare, sulla mappa, una minaccia per Washington, ma poteva anche essere considerata una trappola in vista di una potenziale manovra d'accerchiamento condotta su tre lati: da Frémont, che avanzava dagli Allegheny verso ovest, da McDowell da est e da Banks, se avesse riattraversato il Potomac, da nord. Il presidente inviò gli ordini necessari a McDowell e a Banks il 29 maggio. Al primo scrisse: «La forza del generale Frémont dovrà trovarsi, e probabilmente ci riuscirà, a Strasburg o nei suoi dintorni [a monte del ramo settentrionale dello Shenandoah] entro mezzogiorno di domani. Cerchi di portare la sua forza, o la sua avanguardia, a Front Royal [sui due rami] entro la stessa ora». In sintesi, Lincoln stava organizzando una tenaglia alle spalle di Jackson, che lo avrebbe tagliato fuori dalla valle e dall'armata di Johnston a Richmond, esponendolo - così isolato - a una disfatta. Jackson non ci sarebbe cascato. Dotato per natura di un'acuta sensibilità al pericolo, venne messo in allarme circa la reale situazione da diversi rapporti: quello di un sudista fedele che aveva cavalcato dai monti del Blue Ridge con la notizia che Frémont si stava muovendo, quindi la trascrizione dell'interrogatorio di un prigioniero nordista che diceva che Shields stava

marciando su Front Royal, e infine la notizia di un effettivo contatto con i Federali nei pressi di Front Royal. A mezzogiorno del 30 maggio Jackson non poteva più ignorare che la sua posizione avanzata, nei pressi di Harper 's Ferry, era troppo precaria, e che la prudenza dettava un ripiegamento nella valle. La ritirata avrebbe potuto trasformarsi in rotta. L'Armata della Valle, con il suo ricco bottino, era appesantita da centinaia di carri (alcuni suoi, alcuni civili e altri catturati al nemico), che occupavano quasi 13 chilometri di strada. La cautela militare suggeriva di abbandonarli, per consentire agli uomini di Jackson di sganciarsi il più velocemente possibile, ma il comandante intendeva tenersi il bottino e contava sull'abilità dei suoi soldati per marciare più rapidamente degli inseguitori ed evitare di rimanere intrappolati, anche perché erano in grado di passare rapidamente dall'assetto di marcia alla formazione di combattimento. Il 1° giugno, mentre Frémont effettuava una puntata per tagliar loro la strada, Jackson fece invertire la marcia a una delle sue brigate per respingere il saliente dell'Unione. Alcuni dei suoi soldati avevano coperto a piedi oltre 55 chilometri in sedici ore, dormicchiando ogni tanto sul terreno umido avvolti in coperte bagnate, ma, con salve d'artiglieria ben assestate, riuscirono a tenere a bada il nemico. Jackson si riuniva di frequente con Hotchkiss, che conduceva energiche ricognizioni e misurava le distanze relative sulla mappa. Aveva calcolato, e così convinse il suo comandante, che l'Armata della Valle avrebbe potuto tenersi fuori pericolo con una marcia veloce. Il pomeriggio del 1° giugno l'armata superò Strasburg e proseguì verso sud, lasciando che le avanguardie di Frémont e Banks si richiudessero su uno spazio vuoto. Nel corso delle due settimane successive Jackson sarebbe sfuggito molte altre volte a trappole reali o presunte. Mentre si dirigeva verso sud da Strasburg, poco fuori dalla portata del nemico, il suo acuto senso del pericolo lo mise in allerta circa una possibile nuova trappola. Con Frémont che, a suo parere, lo incalzava e Shields che avanzava lungo il lato occidentale del Massanutten, riteneva che i due potessero accerchiarlo più a sud. Ciò significava sopravvalutare la velocità di marcia di Shields, ma, con la barriera del Massanutten che li divideva, la sua preoccupazione era comprensibile. Scelse allora di inviare in avanscoperta una forza di cavalleria che aveva l'ordine di attraversare il valico di Luray e bruciare i ponti superstiti che attraversavano lo Shenandoah a Luray, bloccando così l'avanzata di Shields verso sud. Il movimento di Jackson in direzione di New Market, a sud, fu a sua volta ostacolato dalla costante azione di

disturbo compiuta dalla cavalleria unionista e dalle pessime condizioni meteorologiche, che trasformarono in colla persino la superficie asfaltata della Valley Turnpike. Gli uomini si presero sottobraccio per mantenere il passo in mezzo alla pressione del traffico, intensificato dal convoglio di carri che Jackson si rifiutava di abbandonare e dal gruppo di prigionieri che, sentendo che i loro compagni si trovavano nelle vicinanze, rallentavano la marcia e dovevano essere letteralmente spinti in avanti. Il ponte di Rude's Hill, che Ashby non era riuscito a distruggere in aprile, era bruciato di fronte al nemico il 3 giugno.29 L'Armata della Valle stava ora per perdere il necessario spazio di manovra. Robert E. Lee, che aveva rimpiazzato Joseph E. Johnston, rimasto ferito, al comando delle forze schierate a difesa di Richmond, stava pensando di rinunciare a parte dei suoi uomini per rinforzare Jackson, al quale voleva affidare il compito di invadere gli Stati settentrionali del Maryland e della Pennsylvania, cosa che sarebbe avvenuta un anno dopo. Tuttavia, nella situazione del 1862 tale mossa era impossibile. Jackson, che gli piacesse o no, poteva solo ritirarsi. Il suo problema era quello di far sì che Frémont e Shields continuassero a seguirlo, senza rimanere invischiato in una battaglia dispendiosa, e poi sganciarsi in condizioni favorevoli. Adesso, però, la sua precedente astuzia di bruciare i ponti si ritorceva contro di lui. Gli servivano strade per ritirarsi verso la sua base principale di Staunton e la Virginian Central Railroad, che da lì proseguiva per Richmond: la prima era non solo il suo punto di rifornimento, ma anche il luogo nel quale avrebbe potuto finalmente sbarazzarsi delle centinaia di carri al seguito, liberando l'armata per un'eventuale controffensiva; la seconda era la sua via di fuga. Un punto chiave era la località di Conrad's Store, raggiungibile da un ramo laterale della Valley Turnpike, poiché da lì era possibile, attraverso il valico di Swift Run, arrivare alla ferrovia. Ma il ponte di accesso era stato bruciato e i genieri avvertirono Jackson che non era possibile costruirne in sicurezza sullo Shenandoah, gonfiato dalle piogge eccezionali. L'unica via era quindi quella percorsa un mese prima dall'Armata della Valle dopo la puntata negli Allegheny: un brutto sentiero che portava al villaggio di Port Republic, nei pressi di Conrad's Store, dal quale attraverso il valico di Brown si raggiungeva la ferrovia alla Mechum River Station. Ma era rischioso. Shields, che avanzava verso sud da Luray, avrebbe potuto sorprendere l'armata in assetto di marcia e, viste le sue condizioni fisiche, sconfiggerla. Tuttavia, Hotchkiss si stava prodigando nella sua attività di ricognizione e

nel pomeriggio del 5 giugno, da una posizione dominante all'estremità meridionale del Massanutten, scorse l'armata di Shields che si accampava nei pressi di Conrad's Store. Jackson, che aveva coperto quella distanza il mese precedente, capì che le forze dell'Unione non avrebbero potuto precederlo a Port Republic, che costituiva ora il suo luogo di salvezza. Jackson, però, vi trasferì il suo quartier generale soltanto il 7 giugno, dopo due giorni di disperati combattimenti nei quali diversi reggimenti erano stati distrutti e Ashby era caduto sul campo. Le forze dell'Unione stavano premendo più di quanto avesse previsto. Per poco questa pressione non sfociò in una battaglia che avrebbe minacciato di tagliare la sua via di fuga. La posizione di Port Republic era complessa. Chiuso fra l'estremità meridionale del Massanutten e il Blue Ridge, era il punto d'intersezione di diverse strade importanti e il luogo di confluenza di tre fiumi: il ramo meridionale dello Shenandoah, il North River e il suo affluente, il South River. Un ponte superstite in cima alla Main Street attraversava la confluenza del North River e del ramo meridionale dello Shenandoah, mentre il South River poteva essere guadato in due punti, l'Upper e il Lower Ford. Per affrontare il nemico - Frémont che avanzava da nordovest e Shields che proveniva da nordest - e mantenere la possibilità di ritirarsi verso sudovest, Jackson doveva dominare l'intera scena dell'azione. Il suo vantaggio in termini di intelligence si era esaurito. Adesso si trovava a stretto contatto con l'avversario, che poteva leggere la mappa della situazione quanto lui e che dominava due lati del campo di battaglia, comprese le alture a nord. Se non l'avesse respinto, avrebbe potuto essere aggirato sui due fianchi e privato di ogni via di fuga, e l'Unione avrebbe ottenuto quella vittoria che era riuscito a evitare nel corso dei quattro mesi precedenti. La strategia per uscirne era battersi, e fra l'8 e il 12 giugno l'Armata della Valle combattè con tremenda ferocia. L'azione dell'8 giugno, svoltasi nelle strade di Port Republic, fu condotta da Jackson con insolita distrazione. Stremato dalle lunghe giornate di marcia, e con un esercito sfinito, lasciò che il bisogno di riposo prevalesse su quello di vigilanza. Durante quella che si sperava sarebbe stata una tranquilla mattinata domenicale, la cavalleria federale entrò a Port Republic sorprendendo i Confederati nel sonno. Fu respinta con difficoltà e a prezzo di numerose perdite. Intanto l'armata di Frémont, che avanzava oltre il South River con un forte ancorché poco sincronizzato appoggio di fuoco, fu sconfitta nel villaggio di Cross Keys. A quel punto Jackson avrebbe potuto usare il

tempo che aveva guadagnato per disimpegnarsi e ripiegare rapidamente verso il valico di Brown, la ferrovia e Richmond. Questo era ciò che consigliava la prudenza. Invece decise di ingaggiare nuovamente il nemico, nella speranza di infliggergli una sconfitta definitiva ma, nel contempo, correndo il rischio di cadere nella trappola mortale. La trappola era sul punto di chiudersi. Le morse della tenaglia furono tenute separate solo con durissimi combattimenti su due fronti disposti ad angolo retto. Sulle alture a nord del ramo meridionale dello Shenandoah, Frémont fu tenuto a bada, mentre nella pianura tra il fiume e il Blue Ridge il grosso dell'Armata della Valle di Jackson, ripresasi dalla disorganizzazione iniziale, formò un caposaldo e respinse Shields. Nelle lunghe ore di combattimenti all'alba del 9 giugno, le più dure di tutta la campagna della Valle, i Confederati respinsero una volta per tutte sia gli uomini di Frémont sia quelli di Shields, al costo di 800 fra morti e feriti da entrambe le parti. Avrebbe ricordato più tardi un superstite confederato: «Non avevo mai visto un tale numero di morti e feriti in uno spazio così ridotto».30 In ogni caso, l'Armata della Valle era l'indiscutibile vincitrice di queste battaglie conclusive, al punto che Frémont e Shields non si limitarono a lasciarle il possesso del campo di battaglia, il tradizionale segno di accettazione della sconfitta, ma si ritirarono entrambi in tutta fretta verso nord su posizioni dalle quali non avrebbero più potuto contrattaccare. Dopo la sconfitta subita a Port Republic «erano terrorizzati dall'Armata della Valle. Il 19 giugno, con i ribelli distanti oltre 100 chilometri, Banks era preoccupato che gli fossero addosso».31 Davanti a una tale debolezza morale Jackson rientrò nella valle, dalle sue posizioni oltre il ramo meridionale dello Shenandoah, per riposarsi e riorganizzarsi mentre il nemico si ritirava. A metà giugno gli balenò nuovamente l'idea che potesse marciare verso settentrione entrando in Pennsylvania e dando il via all'invasione del Nord. Lee, divenuto comandante supremo dell'Armata della Virginia settentrionale, organizzò i rinforzi da inviargli e non si peritò di nasconderne lo schieramento al nemico. In realtà era solo una finta. La Confederazione, in un momento molto critico della propria esistenza, non era pronta a portare la guerra in territorio nemico. Doveva garantire la sicurezza della propria capitale, non minacciare quella avversaria. Il 13 giugno Lee annotò su una lettera di Jackson: «Penso che prima Jackson si muoverà in qui [verso Richmond], meglio sarà. Adesso il primo obiettivo è sconfiggere McClellan. Il nemico nella valle sembra in pausa. Dobbiamo colpirlo lì prima che sia pronto a

muoversi su per la valle. Sono prudenti per natura, e noi dobbiamo essere segreti e veloci».32 In sintesi, Lee aveva deciso che aveva bisogno di Jackson nella penisola della Virginia, dov'era ora schierato il grosso delle armate dell'Unione. Il 16 giugno gli inviò quindi l'ordine di portare la sua armata nei pressi della capitale confederata. Il 18 Jackson si mise in marcia, spingendosi avanti per incontrare Lee nei pressi di Richmond nel pomeriggio del 23. La sua armata, che lo seguiva, superò i monti del Blue Ridge e giunse a Richmond poco dopo, in tempo per partecipare alle Battaglie dei Sette Giorni, che portarono alla sconfitta di McClellan nella campagna della Penisola. Richmond fu salvata e così, per qualche tempo, anche la Confederazione. Nella seconda metà del 1862 e nel 1863 la Confederazione, sotto il comando di Lee, si lanciò all'offensiva, che culminò nella parziale vittoria dell'Unione a Gettysburg, alla quale fece seguito la progressiva distruzione delle difese del Sud. Quale parte ebbero Jackson e le sue operazioni d'intelligence nel ritardare la sconfitta dei Confederati? In primo luogo, Jackson aveva sfruttato le incertezze e i timori degli avversari, a ogni livello: dai comandanti sul campo al presidente Lincoln a Washington. Aveva minacciato Frémont e Shields di sconfitta in uno scontro aperto nel teatro della valle. Aveva minacciato anche Lincoln con il pericolo di un'avanzata oltre il Potomac fino a Washington. In secondo luogo, nel teatro della valle si era confrontato a turno con tutte le armate del Nord, attirandole in profondità nella valle all'inizio della campagna, quando era di vitale importanza distrarre dalla penisola le forze dell'Unione, rischiando poi la battaglia quando la cosa era ormai inevitabile, ma quasi sempre alle proprie condizioni. Aveva messo a dura prova la sua armata - a mano a mano che aumentava la propria capacità di resistenza, la «cavalleria appiedata di Jackson» aveva raggiunto ritmi di marcia rimasti ineguagliati, coprendo a volte oltre 110 chilometri in 4 giorni -, eppure coloro che riuscirono a tenere il passo rimasero in grado di combattere fino alla fine. Le perdite per stanchezza e malattia toccarono il 30 per cento, mentre quelle in battaglia furono sorprendentemente basse: solo circa 2000 uomini in quaranta giorni di combattimenti. Quando lasciò la valle, l'armata - pur riconoscendo i rinforzi ricevuti - era più numerosa di quando aveva iniziato la campagna. Il successo di Jackson fu dovuto in gran parte alla sua capacità - esaltata da un carattere taciturno e riservato - di pensare più rapidamente e lucidamente degli avversari, e di calcolare in anticipo un maggior numero di mosse, scegliendo quelle buone e scartando quelle

cattive. Questa sua capacità si basava però sul possesso di una migliore conoscenza della geografia della valle e su maggiori informazioni locali, costantemente aggiornate dal lavoro di un attivissimo responsabile dell'intelligence, Jedediah Hotchkiss, e della popolazione amica. I generali migliori hanno sempre apprezzato la conoscenza dettagliata della topografia, quasi più di qualsiasi altro tipo d'informazione. Jackson era un generale migliore di qualunque generale nordista, e le sue operazioni nella valle, favorite dal rifiuto di McClellan di approfittare di alcuni vantaggi fornitigli dalla superiorità materiale del Nord, assicurarono la vittoriosa difesa di Richmond e le sconfitte dell'Unione nel biennio 1862-63, derivate dalla ritirata di McClellan. Tuttavia, la prova delle sue capacità di generale consiste soprattutto nel modo in cui sfruttò i segreti del luogo e tutti i sentieri dell'intricata Shenandoah Valley, che, a differenza del nemico, conosceva a menadito. Insomma, il suo trionfo fu meritato.

IV INTELLIGENCE SENZA FILI

Fin dall'inizio dell'attività bellica l'utilità dell'intelligence è stata limitata dalla portata della voce, dal raggio di visione e dalla velocità dei messaggeri. Nessun livello d'ingegno poteva eliminare questo ritardo. La marina dei tempi di Nelson dedicò molta forza inventiva per ridurlo il più possibile. Nel 1796, fra l'Ammiragliato di Londra e il porto di Deal fu costruito un sistema di quindici stazioni semaforiche, visibili una dall'altra, grazie alle quali era possibile inviare un messaggio e ricevere la risposta nel giro di 2 minuti; nel 1806 la catena aveva raggiunto Plymouth e, su una distanza di oltre 300 chilometri, la trasmissione di un messaggio e la ricezione della risposta avvenivano in 3 minuti. Il sistema, che si basava sulla capacità di ogni stazione di vedere i movimenti dei bracci del semaforo della stazione precedente, funzionava però soltanto di giorno, non era operativo con la nebbia e d'inverno il suo periodo di attività era più ridotto che in estate.1 Inoltre, al pari dei segnali con le bandiere, il sistema di semaforo meccanico poteva inviare solamente messaggi predisposti in un libro dei codici. Intorno al 1840, però, l'americano Samuel Morse inventò il proprio codice, tecnicamente un sistema di cifra, che consentiva ai messaggi di riprodurre il linguaggio parlato, assegnando a ogni lettera dell'alfabeto un'identità separata sotto forma di simboli corti o lunghi, singoli o combinati, che ben presto furono chiamati «punto» e «linea». Trasformandoli in impulsi elettrici e trasmettendoli lungo un cavo metallico, un metodo di comunicazione collaudato dall'inglese Charles Wheatstone nel 1838, si eliminava il ritardo nelle trasmissioni. I primi messaggi in codice Morse trasmessi con successo mediante un telegrafo elettrico furono inviati nel 1844, fra Washington e Baltimora. Il telegrafo elettrico rese quasi immediatamente superflui i sistemi meccanici. L'Ammiragliato vendette le sue stazioni, che sono oggi ricordate soltanto in alcuni nomi di località quali «Telegraph Hill» o «Semaphore House» nelle contee dell'Inghilterra meridionale. Tuttavia, il telegrafo elettrico non consentiva di stabilire una comunicazione immediata fra i comandanti e i subalterni. Innanzitutto, durante i primi collegamenti telegrafici le interruzioni di corrente richiedevano spesso una ritrasmissione del messaggio; durante la guerra di Crimea, nonostante Londra fosse collegata con Balaclava attraverso i primi cavi sottomarini, i messaggi impiegavano di solito fino a ventiquattr'ore per giungere al quartier generale della

spedizione, proprio perché dovevano essere ritrasmessi nelle varie stazioni.2 In secondo luogo, i comandanti locali trovavano fastidiosa l'interferenza dall'alto e, a volte, decidevano d'ignorare le istruzioni. Infine, il sistema non era flessibile, e non lo sarebbe stato fino all'invenzione di un mezzo di comunicazione elettronico indipendente dal cavo, letteralmente «senza filo». I comandanti che si spostavano all'interno del teatro di operazioni, o comunque lontani dal terminale, non potevano essere contattati né tantomeno rispondere. La comunicazione via cavo, se fosse esistita, sarebbe stata utile a Nelson durante la campagna del Nilo, ma solo quando toccava terra e solo se il terminale del cavo fosse stato nelle mani di operatori amici. Dato che in genere si trovava in mare, all'inseguimento di un nemico che aveva scelto di nascondersi, è difficile individuare i momenti nei quali questo sistema lo avrebbe aiutato. Se ci fosse stato un collegamento fra Alessandria e la Turchia meridionale, e se avesse operato a suo favore, gli avrebbe potuto evitare il secondo attraversamento fra l'Egitto e la Sicilia, consentendogli forse di raggiungere i francesi un mese prima; ma questa rimane comunque un'ipotesi. Il movimento della flotta francese era un perfetto esercizio di evasione, che avrebbe avuto successo in qualsiasi epoca prima dello sviluppo delle comunicazioni senza filo, della sorveglianza aerea o del radar. Jackson, che operava nell'era del telegrafo, non ne trasse grande beneficio. E nemmeno i suoi nemici. Nessuna delle due parti fu aiutata dai collegamenti telegrafici che raggiungevano la Shenandoah Valley, quantomeno non sul teatro delle operazioni. I Confederati li distrussero durante la ritirata, così come fecero con i binari ferroviari, mentre quelli con Richmond probabilmente erano difettosi; di certo, pare che nelle giornate confuse degli ordini e contrordini, ai primi di giugno, le comunicazioni fra Jackson e Lee si siano svolte essenzialmente per via epistolare, con ritardi di diversi giorni.3 Il telegramma conquistò un ruolo di primo piano nella gestione degli eserciti solo dopo l'assunzione del comando delle armate dell'Unione, nel 1864, da parte del generale Grant, un esperto del mezzo telegrafico, ma anche in questo caso rimase uno strumento strategico e non tattico, sempre a causa della rigidità della rete e dell'impossibilità di portare il terminale del cavo sul campo di battaglia.4 L'invenzione dei sistemi di trasmissione senza fili, che richiedevano per il loro funzionamento solamente un trasmettitore, una fonte di corrente e un ricevitore, e che usavano l'atmosfera stessa quale mezzo per trasportare il messaggio, apriva in teoria le porte a un'era di libere comunicazioni, ma

inizialmente ciò era vero solo in teoria. Il concetto di trasmissioni senza fili fu proposto per primo, attorno al 1860, da un fisico britannico, James Clark Maxwell, il quale predisse che le onde elettromagnetiche potessero propagarsi nello spazio viaggiando alla velocità della luce. Nel 1888 lo scienziato tedesco Heinrich Hertz pubblicò i risultati di alcuni esperimenti che dimostravano la propagazione - e la ricezione - delle onde elettromagnetiche, sia pur su distanze limitate (nell'ordine di qualche decina di centimetri). Tuttavia, a partire dal 1890, seguendo l'idea di Sir William Crooke secondo il quale le onde elettromagnetiche potevano essere impiegate per le comunicazioni, numerosi inventori costruirono e utilizzarono «sistemi senza filo». Uno di loro era un ufficiale della Royal Navy, il capitano di vascello H.B. Jackson; un altro era un italiano, Guglielmo Marconi. La carriera sperimentale di Jackson fu ostacolata dalla sua assegnazione a incarichi convenzionali, ma può darsi che non fosse soltanto un visionario. Marconi, al contrario, era un uomo con doti imprenditoriali e non puramente scientifiche. Ben presto intuì che l'applicazione dei sistemi senza fili era legata al mare. Lavorava nel periodo della grande competizione navale in Europa, quando l'adozione della «legge navale» tedesca nel 1900 aveva portato la Germania a gareggiare, in una sfida aperta e mortale, con la Gran Bretagna nella costruzione delle corazzate. Era anche un'epoca di grande espansione del commercio marittimo, nella quale il numero di navi a vapore che attraversavano l'oceano aveva da poco superato per la prima volta quello delle navi a vela. La stragrande maggioranza, quasi 9000, navigavano battendo bandiera britannica: uno dei principali motivi, oltre a quello di conservare il controllo delle linee di comunicazione marittime con il suo enorme impero coloniale esteso in ogni parte del globo, per la determinazione britannica di mantenere la propria supremazia navale. Marconi intuì che il telegrafo senza fili offriva grandi possibilità di miglioramento nelle trasmissioni sul mare, sia fra le navi che fra le navi e la terra. Gli armatori avrebbero sicuramente pagato per dotare i loro mercantili - quantomeno all'inizio quelli di maggiore stazza e le navi passeggeri - di sistemi senza fili, ma le vere opportunità per uno sfruttamento commerciale risiedevano nelle flotte militari. Nessuna marina poteva perdere terreno in quella che sarebbe sicuramente diventata una gara fra velocità, protezione delle corazze e calibro dei cannoni. In primo luogo, però, i sistemi senza fili dovevano funzionare. Nonostante i continui esperimenti compiuti negli anni Novanta

dell'Ottocento, Marconi non riusciva a ricevere al di là di una quindicina di chilometri. Inoltre, le onde propagate non potevano essere modulate e coprivano così l'intero spettro radio. Il ricevitore non riusciva a distinguere fra le onde propagate e quelle «atmosferiche», e «se due stazioni trasmettevano contemporaneamente, il risultato era un miscuglio di segni incomprensibili sul nastro del telegrafo», che era ancora l'unico sistema con cui i messaggi potevano essere rappresentati.5 Tuttavia, fra il 1897 e il 1899 Marconi migliorò a tal punto il suo apparecchio che nel 1900 l'Ammiragliato britannico decise di adottare il telegrafo senza fili quale principale sistema di comunicazione, accettando i termini commerciali del pragmatico scienziato e acquistando 50 apparecchi: 42 da installare a bordo delle navi e 8 nelle stazioni lungo la costa meridionale, da Dover alle isole Schilly. Il raggio d'azione superava gli 80 chilometri ed era possibile inviare messaggi comprensibili alla velocità di dieci parole al minuto. I miglioramenti accelerarono quindi a un ritmo stupefacente. Nel dicembre 1901 Marconi riuscì a inviare un messaggio dalla Cornovaglia, in Inghilterra, fino a Cape Cod, negli Stati Uniti, e nel gennaio 1902 dalla Cornovaglia alla nave di linea Philadelphia della società Cunard, a una distanza di 2500 chilometri. Il telegrafo senza fili funzionava meglio sul mare che sulla terra-ferma per diversi motivi. Marconi capì che, usando una forte potenza elettrica - facilmente disponibile sulle grandi navi dotate di grossi motori e generatori - a bassa frequenza su grandi antenne, poteva sfruttare l'«onda di superficie» che seguiva la curvatura terrestre; la ricezione era anche facilitata dalla riflessione delle onde tra la superficie terrestre e gli strati dell'atmosfera. Negli anni che seguirono i suoi grandi successi nelle trasmissioni transatlantiche fece altre importanti scoperte, specie nella «modulazione» delle trasmissioni in bande separate dello spettro radio, riducendo così le interferenze, migliorando la ricezione e consentendo di assegnare alle stazioni, in mare o a terra, diverse frequenze d'onda. Rispose quindi alle necessità della navigazione, in particolare a quelle dell'Ammiragliato britannico, che doveva garantire comunicazioni simultanee con un elevato numero di navi disperse su un'immensa superficie oceanica. Ciò richiedeva anche la costruzione di una catena mondiale di stazioni radio costiere, dato che anche il migliore degli apparecchi di Marconi non aveva ancora la potenza per poter trasmettere in tutto il mondo. Fino ad allora le comunicazioni intercontinentali erano state assicurate dai cavi, che alla fine del XIX secolo erano per il 60 per cento di

proprietà britannica; e poiché i cavi non britannici passavano spesso attraverso stazioni gestite da operatori britannici, il dominio sulla rete dei cavi era ancor più completo di quanto mostravano gli opuscoli delle società. La Gran Bretagna era stata assolutamente spietata nello stabilire il proprio controllo sul sistema dei cavi fin dall'inizio della loro era. Aveva posato il primo cavo transatlantico nel 1858 e, nonostante si fosse trattato di un'impresa commerciale, in seguitoli governo posò in proprio i cavi o delegò il compito a società private. Dal 1870 la Gran Bretagna fu collegata all'India attraverso un cavo che passava da Lisbona (capitale del più antico e affidabile alleato britannico), Gibilterra (britannica dal 1713), Malta (britannica dal 1800) e Alessandria d'Egitto (di fatto britannica dal 1882). A mano a mano che l'impero britannico si ampliava, i cavi lo seguivano, lungo le coste dell'Africa, in Australia e Nuova Zelanda e attraverso il Pacifico, fino a luoghi piccoli e remoti, come l'isola Fanning, nel bel mezzo dell'oceano, a oltre 5500 chilometri dal suo punto di collegamento canadese di Vancouver. La spinta per creare una rete «tutta rossa» (il rosso era il colore usato dai cartografi per indicare le colonie britanniche) divenne un'ossessione strategica. Per ottenere l'effetto «tutto rosso» furono posati altri cavi sottomarini, o raddoppiati quelli esistenti, finché non fu possibile comunicare con ogni parte dell'impero lungo cavi al riparo da qualsiasi interferenza straniera. Il fatto che oltre 220.000 chilometri di cavi, la stragrande maggioranza, appartenessero a società private e trasmettessero messaggi commerciali non era un problema. In qualsiasi momento il governo poteva vantare il diritto di priorità, facendo precedere i propri messaggi dalla frase: «Liberare la linea. Liberare la linea». Inoltre sosteneva che la rete, fosse essa privata o ufficiale, era una risorsa nazionale. Come osservò nel novembre 1900 il governo francese, «l'Inghilterra deve la propria influenza nel mondo probabilmente più alle sue comunicazioni via cavo che alla sua flotta. Controlla le notizie e le usa in modo meraviglioso a favore della propria politica e del proprio commercio».6 La City di Londra, in particolare, era «il cuore del sistema telegrafico e telefonico mondiale», con il risultato che «la maggior parte del mondo industrializzato finanziava i propri commerci attraverso cambiali in sterline spiccate su Londra»; e non solo il mondo industrializzato, ma anche i produttori di beni primari quali l'Egitto (cotone), l'Argentina (carne), l'Australia (lana) e il Canada (grano). Tutto ciò era ottenuto con una riserva aurea, a garanzia delle transazioni su carta, assai limitata, pari a soli 24

milioni di sterline della Banca d'Inghilterra, rispetto ai 95 milioni di sterline della Banca di Francia, ai 40 milioni di sterline della Germania e ai 142 milioni di sterline degli Stati Uniti nel 1891.7 Le comunicazioni strategiche avevano forse avuto la priorità, ma il governo sapeva bene che la Royal Navy esisteva essenzialmente per difendere il commercio nazionale. Per gran parte del XIX secolo la grande flotta mercantile britannica, in costante espansione, solcò i mari senza nessuna interferenza straniera: fino al 1880 la Royal Navy aveva una dimensione pari a quella delle altre sette marine più importanti messe assieme. Nell'ultimo decennio del secolo altre marine - quelle francese, americana, tedesca, russa e giapponese - iniziarono a minacciarne la supremazia, sia in alcuni mari sia in generale. Dopo il 1900, quando la Germania approvò la legge navale dando il via alla creazione di una Flotta d'alto mare, la minaccia principale proveniva dalla marina del Kaiser. Fino ad allora egli aveva posseduto poco più di una forza di difesa costiera, ma all'inizio del XX secolo cominciò a progettare corazzate simili a quelle della Royal Navy. Nel frattempo aveva costruito alcuni incrociatori, unità progettate per agire da esploratori a favore delle corazzate ma anche per minacciare le navi mercantili avversarie. L'artefice dell'espansione navale tedesca fu l'ammiraglio Alfred von Tirpitz, la cui idea fissa era la costruzione delle corazzate. La sua filosofia navale era stata definita «teoria del rischio», ossia costituire una minaccia per la Royal Navy grazie a una forza di corazzate che, pur senza essere in grado di sconfiggerla nelle sue acque territoriali, ne avrebbe limitato il potere minacciandola con il pericolo di danni rovinosi in un attacco di sorpresa. Guglielmo II, per quanto fosse per metà inglese e ammiraglio onorario della Royal Navy, sposò in pieno la teoria del rischio di Tirpitz. Il suo pensiero strategico si formò sulla base dell'amore-odio per la supremazia mondiale britannica. Agognò la parità con la flotta da combattimento britannica, e perfino la superiorità, pur riconoscendo che i costi del suo numeroso esercito non gli consentivano di costruire un numero di corazzate paragonabile a quello della Gran Bretagna. Desiderava anche fondare un impero oltremare sul modello britannico, il che richiedeva la creazione di una flotta di incrociatori per il servizio all'estero. Inizialmente Tirpitz accondiscese alla costruzione degli incrociatori, ma dopo l'approvazione della legge navale nel 1900 osteggiò quel progetto. A quel punto, però, il progetto imperiale tedesco era già pienamente lanciato, sull'onda dello sviluppo commerciale del nuovo impero. Nell'ultima parte del XIX secolo le compagnie di commercio estero

tedesche avevano creato teste di ponte in Africa orientale, occidentale e sudoccidentale, in Nuova Guinea e nelle isole del Pacifico. Nel 1914 la bandiera tedesca garriva sull'Africa Orientale Tedesca (l'odierna Tanzania), sul Togo e sul Camerun in Africa occidentale, sulla Papua Nuova Guinea settentrionale e su un nutrito gruppo di isole del Pacifico: Bismarck, Marshall, Caroline, Marianne e Samoa. Alcuni dei territori erano stati annessi completamente, altri - come le Caroline -, atolli remoti senza apparente valore, erano stati acquistati in modo imperioso dalla Spagna durante il collasso del suo impero dopo la sconfitta subita dagli Stati Uniti nel 1898. Dopo la guerra cino-giapponese del 1894, la Germania si era anche unita ad altre potenze europee nell'annessione di enclave sulle coste della Cina. Il suo bottino fu il porto di Tsingtao, nel Mar Giallo, che fu rapidamente trasformato in scalo ben equipaggiato per la sua flotta di navi passeggeri per l'Estremo Oriente. I possedimenti oltremare tedeschi erano collegati alla madrepatria via cavo, come quelli britannici. Tuttavia, consapevole della vulnerabilità del suo sistema di cavi, anche la Germania aveva investito rapidamente nelle nuove tecnologie del telegrafo senza fili e nel 1914 disponeva della «rete più avanzata» del mondo.8 La Telefunken, la principale società tedesca produttrice di radio, era un pioniere delle trasmissioni a «onda continua», che consentivano l'uso di numerosi canali separati e quindi «aumentavano notevolmente la quantità di traffico che poteva essere trasmesso nell'etere».9 La Telefunken si impegnò a fondo anche per aumentare il raggio d'azione delle stazioni radio governative tedesche. Nel 1914 la trasmittente principale di Nauen, alla periferia di Berlino, poteva collegarsi con Kamina, nel Togoland, a oltre 4500 chilometri di distanza, mentre Kamina poteva comunicare con Windhoek, nell'Africa Sudoccidentale Tedesca, con Dar-es-Salaam, nell'Africa Orientale Tedesca, e con Duala, in Camerun. Vi erano altre stazioni radio a Yap e Augaur nelle Caroline, a Nauru nelle Marshall, ad Apia nelle Samoa, a Rabaul nelle Bismarck e a Tsingtao. Ma le stazioni più lontane si trovavano al di fuori del raggio d'azione di Berlino e del Togoland, e potevano essere collegate unicamente con messaggi inviati via cavo, dei quali l'unico di proprietà tedesca era quello fra Monrovia, in Liberia, e Fernambuco, in Brasile, due paesi che nel 1914 sarebbero rimasti neutrali. Tuttavia, nel 1914 le principali navi da guerra tedesche, al pari di quelle delle flotte britannica, americana, francese, italiana e russa, erano tutte dotate di radio che, in circostanze favorevoli, potevano trasmettere a oltre

1600 chilometri. Ciò si sarebbe dimostrato di particolare importanza per le operazioni navali britanniche all'inizio della Grande Guerra perché, dato il proprio autocompiacimento per il dominio sulla rete mondiale di cavi, la Gran Bretagna non aveva tenuto il passo della Germania nello sviluppo di trasmittenti a lungo raggio basate a terra. Nel 1909 possedeva solo tre stazioni a lungo raggio: a Cleethorpes, in Gran Bretagna, a Gibilterra e a Malta, e nonostante nel 1912 fosse stato firmato un contratto con la società Marconi per la costruzione di una «Imperial Wireless Chain» (rete telegrafica imperiale), questa non fu completata che nel 1915-16, sicché allo scoppio del conflitto gran parte delle stazioni dell'impero, compresa quella della lontana colonia delle Falkland nell'Atlantico meridionale, erano di bassa potenza e avevano un raggio di trasmissione limitato. Le comunicazioni strategiche venivano assicurate dalla rete di cavi che il Comitato di difesa imperiale britannico si era assicurato potesse essere interrotto solo con un programma di taglio dei cavi realizzabile esclusivamente dalla Gran Bretagna, che possedeva 28 navi posacavi, il doppio di quelle esistenti nel resto del mondo.10 Perciò, quando nel 1914 scoppiò la guerra, la campagna navale in acque lontane sarebbe stata condotta in modi singolarmente diversi: una compatta flotta di incrociatori tedeschi, in grado di comunicare con la loro base solo in modo intermittente, si sarebbe opposta a un nemico britannico molto più numeroso - appoggiato in alcune zone dalle unità navali giapponesi, francesi e russe - controllato da un sistema misto di comunicazioni radio e via cavo che si dimostrò, a dir poco, irregolare. Tecnicamente, fra i mezzi d'intelligence e di comando utilizzabili dagli ammiragli di entrambi gli schieramenti e quelli di cui disponevano nel 1798 Nelson e Napoleone c'era una differenza paragonabile a quella fra i mari in cui operavano, e cioè l'Oceano Pacifico e il Mediterraneo. Di fatto, però, gli incontri - e i mancati incontri - delle flotte avvennero in modo quasi altrettanto casuale.

La Battaglia di Coronel L'inizio delle ostilità fra Gran Bretagna e Germania il 4 agosto 1914 trovò le principali flotte da battaglia concentrate nelle loro basi. La Flotta d'alto mare tedesca era alla fonda nei suoi porti del Mare del Nord, mentre la British Grand Fleet era all'ancora nelle acque protette di Scapa Flow, fra le isole Orcadi, a nord della Scozia. La Grand Fleet era superiore alla Flotta d'alto mare dato che schierava 21 navi da battaglia monocalibro, o dreadnought, e 4 incrociatori da battaglia contro 4 dreadnought e 4 incrociatori da battaglia. Entrambe le marine avevano in linea anche numerose navi da battaglia obsolete «pre-dreadnought»: quelle più recenti con le flotte da combattimento, quelle più vecchie altrove; i tedeschi mantenevano le loro nel Baltico, i britannici a Portland, dove bloccavano la Manica. La base della Grand Fleet a Scapa Flow era stata scelta in modo da impedire ai tedeschi l'«uscita» dal Mare del Nord.11 Entrambe le flotte avevano in linea anche molti incrociatori pesanti e leggeri e cacciatorpediniere, ma quelli britannici erano molto più numerosi di quelli tedeschi. Mentre questi ultimi tenevano la maggior parte dei loro con la Flotta d'alto mare, fin dall'inizio i britannici ne basarono molti a Harwich, nella parte meridionale del Mare del Nord, da dove conducevano pattuglie aggressive in direzione della costa tedesca. Erano perennemente in allarme per timore che i tedeschi potessero «uscir fuori», anche se la loro strategia prevedeva di agire solo se fossero stati sicuri di potersi ritirare senza pericolo. La Royal Navy desiderava distruggere la marina del Kaiser; questa, invece, desiderava soltanto tenere i britannici «a rischio». E così fece finché rimase integra e in porto, ma finché vi restò la situazione navale nelle acque di casa rimase in perfetto equilibrio. Solo nei mari più lontani era possibile un incontro improvviso nel vecchio stile nelsoniano. Il Mediterraneo era un'arena assai incerta e fu lì che, proprio all'inizio, la Mittelmeerdivision tedesca, un nome assai pomposo per una forza di due unità navali creata nel 1912, ottenne un successo strabiliante. L'incrociatore da battaglia Goeben e l'incrociatore leggero Breslau, eludendo gli sforzi della Mediterranean Fleet britannica per neutralizzarli, riuscirono a raggiungere Costantinopoli e a unirsi alla marina turca. All'inizio di novembre entrarono nel Mar Nero per bombardare i porti russi, dando così il via alla guerra fra la Turchia e la Russia (e, quindi, i suoi alleati britannici e francesi). Una delle conseguenze di questi sviluppi sarebbe stata la campagna di Gallipoli; un'altra la corte marziale per l'ammiraglio Ernest Troubridge «per non aver condotto l'inseguimento della nave di Sua Maestà

Imperiale Tedesca Goeben, un nemico che poi fuggì».12 Troubridge venne prosciolto, ma non ottenne più alcun imbarco. Fu un'umiliazione tremenda per il discendente di uno dei più fidati comandanti di Nelson e avrebbe avuto ripercussioni ben oltre il Mediterraneo. Il ricordo dell'errore di valutazione di Troubridge potrebbe infatti aver influenzato un altro ammiraglio britannico all'inizio della seconda guerra mondiale, quando una «forza superiore», la corazzata tascabile tedesca Graf Spee, armata di cannoni da 280 millimetri, fu intrappolata da un incrociatore pesante e due leggeri britannici, l'Exeter, l'Ajax e ì'Achilles, al largo di Montevideo, in Uruguay, all'imbocco del Rio de la Plata. I britannici fecero allora ciò che Troubridge era stato accusato dalla corte marziale di non aver fatto, cioè si disposero in modo tale da annullare la superiorità di gittata e di peso delle granate della Graf Spee e la costrinsero alla fuga. In occasione del suo varo, la Graf Spee era stata battezzata con questo nome in memoria dell'altro grande ammiraglio tedesco che nel 1914 aveva operato a grande distanza dalla madrepatria, il comandante della Squadra incrociatori dell'Asia orientale, conte Maximilian von Spee. Aristocratico originario della Germania meridionale, cattolico, von Spee aveva un carattere molto diverso da quello dei freddi protestanti della Prussia orientale che dominavano l'esercito tedesco. Sensibile e cordiale, era venerato dai suoi ufficiali e dai suoi uomini, i quali però gli riconoscevano anche lo spirito combattivo e la dedizione all'idea imperiale tedesca. Sotto questi aspetti era un fedele suddito del Kaiser quanto Paul von Hindenburg, Erich Ludendorff e Paul Emil von LettowVorbeck, il carismatico comandante delle truppe tedesche nell'Africa Orientale, con la cui brillante campagna diversiva nella foresta si sarebbero incrociati gli avventurosi successi di von Spee in mare. Nell'agosto 1914 la forza di incrociatori tedeschi schierata oltremare era formata da 8 navi, di cui 5 componevano la Squadra incrociatori dell'Asia orientale, di base a Tsingtao, in Cina: lo Scharnhorst, lo Gneisenau, il Leipzig, il Niirnberg e l'Emden. Lo Scharnhorst e lo Gneisenau erano «incrociatori corazzati», come veniva definito quel tipo di nave, imbarcavano un armamento principale di 8 cannoni da 280 millimetri e potevano raggiungere i 20 nodi; entrambi varati nel 1907, costituivano l'artiglieria di punta della flotta d'oltremare del Kaiser. Il Leipzig, il Niirnberg e VEmden erano incrociatori leggeri, varati nel 1906-08, di fatto non corazzati ma armati di cannoni da 104 millimetri e in grado di raggiungere i 24 nodi. Dello stesso tipo erano il Kónigsberg, basato

nell'Africa Orientale, e il Dresden, che incrociava al largo della costa atlantica del Sudamerica. Al momento dello scoppio della guerra, il Leipzig si trovava al largo delle coste occidentali del Messico a protezione dei cittadini tedeschi, poiché nel paese era in corso la guerra civile; il Nurnberg era in navigazione per rimpiazzarlo, ma si trovava ancora più vicino alla Cina che alla sua destinazione. L'Emden aveva appena lasciato Tsingtao, alla notizia dell'aumentare della tensione in Europa, e stava navigando a tutta forza per raggiungere la squadra principale nel Pacifico centrale. Il suo compito era stato quello di proteggere e organizzare le navi carboniere che, se fosse iniziata una campagna navale, avrebbero dovuto unirsi a von Spee. Tirpitz, il creatore della marina tedesca, si era opposto alle spese per gli incrociatori. Nel suo rapporto del giugno 1897, sul quale si basava il programma navale imperiale tedesco, scrisse che «le incursioni contro le navi mercantili e la guerra transatlantica contro l'Inghilterra hanno così poche speranze, data la nostra carenza di basi e l'abbondanza di quelle inglesi, che dobbiamo ignorare questo tipo di guerra».13 In seguito avrebbe rivisto tale posizione, ma essa intanto determinò la composizione e lo schieramento della flotta tedesca nel 1914, con grande vantaggio della Gran Bretagna. In ogni caso, aveva ragione. In oltre 250 anni la Gran Bretagna aveva a poco a poco accumulato una costellazione di basi in tutto il mondo, comprese - fra quelle che avrebbero avuto una certa importanza nella successiva guerra navale - Hong Kong in Cina, Singapore nelle Indie orientali, Aden in Arabia, le isole Cocos (o Keeling) nell'Oceano Indiano, e le Falkland nell'Atlantico meridionale. Ce n'erano altre centinaia, dotate di stazioni via cavo e anche radio e, soprattutto, di scorte di carbone. L'olio combustibile aveva da poco iniziato a sostituire il carbone quale carburante nelle più moderne navi da guerra: per esempio, le turbine delle nuove veloci corazzate della classe Queen Elizabeth funzionavano a nafta. Tuttavia, la maggior parte delle unità dipendevano ancora dal carbone, il che richiedeva un ritorno alla base a intervalli inferiori alla settimana o, cosa ancor più noiosa, un appuntamento con una nave carboniera e la penosa e complessa operazione di trasferimento di centinaia di tonnellate di carbone da un ponte all'altro, sia in un ancoraggio sia, se il tempo lo permetteva, in mare aperto. La Royal Navy, che disponeva di numerose stazioni di rifornimento, poteva risparmiarsi il problema del trasporto di carbone in mare, mentre nelle settimane successive gli incrociatori tedeschi avrebbero dovuto navigare appesantiti dalla presenza di navi carboniere oppure sarebbero stati costretti

a stabilire appuntamenti con altre distaccate in remote insenature. Nonostante le difficoltà, e nonostante il parere contrario di Tirpitz, la marina d'oltremare tedesca fu impegnata contro le navi mercantili fin dal momento della dichiarazione di guerra. Gli ordini dicevano che «in caso di guerra contro la Gran Bretagna, o contro una coalizione comprendente la Gran Bretagna, le navi all'estero devono condurre la guerra di corsa, a meno che non ricevano ordini contrari. Le unità non adatte alla guerra di corsa dovranno essere allestite come incrociatori ausiliari. Le aree di operazioni sono l'Atlantico, l'Oceano Indiano, il Pacifico ... Le nostre navi all'estero non potranno contare in tempo di guerra né su rinforzi né su grandi quantità di rifornimenti ... L'obiettivo della guerra di corsa è danneggiare il commercio nemico; ciò dev'essere fatto ingaggiando, se necessario, forze nemiche inferiori o equivalenti».14 Le istruzioni personali del Kaiser ai comandanti degli incrociatori andavano oltre, con l'invito a ricercare un risultato onorevole in qualsiasi circostanza, dove per «onore» s'intendeva combattere fino all'ultimo. Tuttavia, i primi ordini, mai annullati, insistevano nello sconfiggere i potenziali nemici in acque straniere, citando la superiorità di cui aveva goduto nel 1907, nella sua area, la Squadra asiatica sulle forze francesi, russe e persino britanniche. Il proposito era ottimistico ma non irrealistico, come avrebbero mostrato gli eventi successivi. Negli anni che precedettero la guerra, la marina coloniale tedesca formava una forza di elevata qualità, sia in termini di personale che di materiali. Lo stesso non valeva per i suoi avversari locali che, pur numericamente superiori, facevano affidamento su una quantità eccessiva di navi obsolete e con equipaggi di seconda scelta per poter essere ritenuti davvero temibili. Ciò che era innegabile era la vulnerabilità del commercio nemico. La Germania, con 2090 navi a vapore, era la seconda potenza mercantile del mondo, un fatto spesso sottovalutato nelle discussioni sui motivi che la spinsero a creare la propria Flotta d'alto mare. Ma la sua flotta mercantile era nettamente superata in dimensioni da quella della Gran Bretagna, che contava 8587 navi a vapore e, con l'aggiunta di quelle dell'impero, costituiva il 43 per cento dell'intera flotta mercantile mondiale. Navigavano su ogni mare e lungo qualunque rotta, trasportando non solo la maggior parte delle mercanzie del pianeta ma anche rifornimenti vitali per la sopravvivenza della madrepatria, compresi due terzi delle sue derrate alimentari.15 Inoltre, l'Ammiragliato aveva sconfessato i convogli, che avevano assorbito tanta parte delle energie della Royal Navy durante le

guerre con la Francia del 1793-1815. A parte i convogli di truppe, nel 1914 non esistevano piani per proteggere il naviglio mercantile e non ne sarebbero esistiti fino alla crisi della guerra degli U-Boot nel 1917. La Gran Bretagna si affidava alla vastità degli oceani per proteggere i propri mercantili, che allo scoppio del conflitto e per i tre anni seguenti navigarono isolatamente. Ovviamente contava anche sul fatto che le proprie squadre sui mari lontani avrebbero inseguito e annientato gli aggressori delle navi da trasporto. Nonostante la concentrazione delle più moderne navi da guerra di tutte le classi nel Mare del Nord e nelle sue vicinanze, ne rimanevano ancora a sufficienza per garantire la presenza navale mondiale britannica in tutte le acque lontane delle sue otto storiche zone d'influenza oltremare: Cina, Nuova Zelanda, Australia, Nordamerica e Indie occidentali, Sudamerica, Africa, Mediterraneo e Indie orientali. Allo scoppio della guerra, alcune delle unità di stanza in quelle zone - cannoniere fluviali e incrociatori obsoleti -non erano adatte alle operazioni oceaniche. Fra quelle che potevano essere comprese nell'ordine di battaglia c'erano la vecchia corazzata Triumph, gli incrociatori corazzati Minotaur e Hampshire, e gli incrociatori leggeri Newcastle e Yarmouth nell'area cinese; il moderno incrociatore leggero Glasgow nell'area del Sudamerica; la vecchia corazzata Swiftsure, l'incrociatore leggero Dartrnouth e il vecchio incrociatore leggero Fox nell'area delle Indie orientali; e nelle aree di Australia e Nuova Zelanda il moderno incrociatore da battaglia Australia e gli incrociatori leggeri Sydney e Melbourne della Reale marina australiana e i vecchi incrociatori leggeri Encounter e Pioneer. L'Australia e la Nuova Zelanda (l'incrociatore da battaglia New Zealand, da esse pagato, serviva con la Grand Fleet nelle acque di casa) avevano accettato che, in caso di guerra, le loro navi viaggiassero sotto il controllo dell'Ammiragliato. Per quanto numerose - in tutto erano 14 - queste navi da guerra erano di qualità diseguale. L'Australia poteva affondare un qualsiasi incrociatore coloniale tedesco senza nessun rischio per se stessa, ma nelle fasi iniziali fu assegnata alla difesa dei convogli di navi trasporto truppe del corpo di spedizione australiano e neozelandese; il Dartmouth, il Sydney e il Melbourne erano i corrispettivi dei moderni incrociatori leggeri tedeschi; gli incrociatori corazzati britannici, il Minotaur e lo Hampshire, erano obsoleti e di livello inferiore alle unità tedesche. Gli incrociatori corazzati erano diventati un'anomalia: troppo deboli per combattere gli incrociatori da battaglia e troppo lenti per raggiungere gli incrociatori leggeri, potevano combattere

unicamente con navi della loro classe. Nella successiva guerra di corsa fu una vera disgrazia per la Royal Navy che i suoi incrociatori corazzati fossero inferiori ai tedeschi, e che entrambi fossero inferiori alla nuova classe di incrociatori da battaglia. Nelle prime settimane di guerra la Gran Bretagna avrebbe inviato rinforzi alle flotte oltremare. Il contrammiraglio Sir Christopher Cradock, comandante delle flotte del Nordamerica e delle Indie occidentali, ricevette gli incrociatori corazzati Suffolk, Berwick, Essex e Lancaster, nessuno dei quali avrebbe preso parte alla guerra di corsa, cui avrebbe invece partecipato il pari classe Monmouth. Distaccato in Sudamerica, si unì infine alla squadra che Cradock stava formando per contrastare la guerra di corsa. Lo stesso avvenne per il Good Hope, un altro incrociatore corazzato distaccato sotto il suo comando e sul quale, il 15 agosto, innalzò le proprie insegne. I suoi ultimi rinforzi furono la vecchia corazzata Canopus, varata nel 1896 - i serventi dei suoi cannoni da 305 millimetri erano vecchi riservisti e il direttore della sala macchine era, come gli eventi avrebbero mostrato, mentalmente inabile al servizio - e l'Otranto, un incrociatore mercantile armato. Gli incrociatori mercantili armati - che avrebbero servito con risultati alterni in entrambe le guerre mondiali - erano navi di linea, o mercantili veloci, dotati di cannoni e con equipaggi e ufficiali della marina militare, che gli ammiragliati contavano di poter impiegare in modo utile per la scorta convogli o per gli attacchi ai mercantili. In circostanze favorevoli alcuni ci riuscirono, in altre si rivelarono trappole mortali. Anche i tedeschi avevano varato incrociatori mercantili armati; anzi, alcune unità delle flotte mercantili di società come la Hamburg-Amerika e la Norddeutsche-Lloyd erano le navi passeggeri più veloci del mondo. Allo scoppio del conflitto, queste trovarono immediatamente rifugio nei porti neutrali, in particolare nell'America del Nord e del Sud, ma i loro comandanti - che in molti casi appartenevano, così come gran parte dei loro marinai, alla riserva navale tedesca - rimasero in attesa di unirsi alle forze d'attacco quando se ne fosse presentata l'opportunità. Non appena fosse stato possibile trasferire a bordo cannoni e munizioni, come sarebbe accaduto, queste navi si sarebbero trasformate in unità attive nella guerra di corsa. Altri elementi che parteciparono alla guerra al commercio furono le navi delle marine francese, russa e giapponese. La Francia, con le sue basi in Indocina e nelle isole del Pacifico, aveva nelle acque asiatiche diversi incrociatori e caccia, fra i quali il Dupleix e il Montcalm; la Russia, che in seguito alla disfatta nella guerra

russogiapponese del 1904-05 non era più una potenza navale importante nel Pacifico, aveva comunque in zona una o due unità; il Giappone, che entrò in guerra contro la Germania il 23 agosto, mutò radicalmente l'equilibrio del potere navale nel Pacifico a svantaggio della Germania. Il Giappone, il cui esercito era stato addestrato dai tedeschi, non aveva alcun contrasto con l'impero del Kaiser, perciò la sua dichiarazione di ostilità fu fatta solo per interesse. Aveva ipotizzato correttamente che, schierandosi con la Gran Bretagna e la Francia, avrebbe forse acquisito il possesso della catena di isole tedesche nel Pacifico: Marianne, Caroline e Bismarck. E così fu. Nel breve periodo, la partecipazione del Giappone all'alleanza antitedesca ebbe una grande importanza nel limitare la minaccia degli incrociatori tedeschi. Nel lungo periodo, l'annessione giapponese delle isole tedesche nel Pacifico centrale e meridionale pose le basi per la sua vittoriosa aggressione contro gli imperi europei e americani nel Pacifico nel 1941-42. In particolare Rabaul, la principale base tedesca nell'arcipelago di Papua, sarebbe diventata la principale piazza d'armi nipponica nella guerra contro americani e australiani per la Nuova Guinea e le isole Salomone nel 1942-43. Il Giappone iniziò la propria guerra contro la Germania il 2 settembre assediando Tsingtao, la cui fortezza avrebbe resistito fino al 7 novembre. La guarnigione, pur sapendo di non avere alcuna speranza, combattè con grande accanimento. Due cannoniere di difesa locale, la S. 90 e la Jaguar, ingaggiarono la flotta da sbarco; i difensori si schierarono sulle ridotte, ripiegando gradualmente soltanto dopo intensi bombardamenti. Il comandante della fortezza era rimasto isolato dal mondo esterno fin dal 14 agosto, quando la nave posacavi britannica Patrol aveva reciso i cavi con Shanghai e Tschifu.16 Con la partenza della Squadra incrociatori dell'Asia orientale avvenuta alcune settimane prima, la sua guarnigione, formata in prevalenza da fanti di marina, aveva anche perso ogni speranza di fuga. L'ammiraglio von Spee, dopo uno scambio di cene con le controparti britanniche, se n'era andato il 14 giugno, in ottimi rapporti, per dirigersi verso le isole tedesche del Pacifico con le sue navi pesanti. Nelle ultime settimane di luglio, mentre gli giungevano notizie di una crisi crescente in Europa, convinse Berlino a cancellare l'ordine di rientro a Tsingtao per il Nurnberg e a comunicargli invece di raggiunger lo a Ponape, uno scoglio nelle isole Caroline. Lì, il 4 agosto, venne a sapere non solo che la Gran Bretagna aveva dichiarato guerra, ma anche che «il Cile era un paese amico neutrale» e che «il Giappone sarebbe rimasto neutrale».17 Sulla base di

queste informazioni parzialmente corrette, von Spee decise la propria linea d'azione immediata. Prima di lasciare Tsing-tao aveva detto a Karl von Muller, il comandante dell'Emden, che il suo compito principale era proteggere le navi carboniere che assicuravano la mobilità della squadra. In caso di «relazioni tese», avrebbero dovuto lasciare Tsingtao e dirigersi nell'isola Pagan, nelle Marianne. L'Emden avrebbe dovuto cercare di raggiungerlo. Sapendo che le forze britanniche in Cina comprendevano una corazzata e che l'HMAS Australia, in grado di distruggere tutta la sua squadra, incrociava più a sud, il 5 agosto si mise in rotta per Pagan, dove il 12 venne raggiunto dall'Emden, dall'incrociatore mercantile armato Prinz Eitel Friedrich e dal rifornitore Yorck, accompagnati da 4 navi carboniere. Il fatto che altre 4 fossero state affondate o catturate lungo la rotta dalla corazzata britannica Triumph e dall'incrociatore armato Minotaur - a bordo del quale von Spee aveva cenato cordialmente in giugno - era un avvertimento dei pericoli che li circondavano. Il Pacifico nordoccidentale stava chiaramente diventando un teatro troppo pericoloso per la Squadra incrociatori dell'Asia orientale, e di lì a poco lo sarebbe diventato ancor di più dopo l'entrata in guerra del Giappone il 23 agosto. La marina imperiale giapponese, che nel 1905 aveva annientato quella russa, comprendeva ora 3 dreadnought e 4 incrociatori da battaglia, tutti costruiti di recente dai cantieri giapponesi, 7 incrociatori pesanti e numerosi altri incrociatori e caccia. Il Giappone non era ancora una potenza navale di primo piano, come sarebbe diventato vent'anni dopo, eppure era in grado di distruggere l'intera flotta asiatica tedesca. Per von Spee era venuto il momento di andarsene. Con i britannici a ovest e a sud, i giapponesi a nord e gli australiani a sud, decise giustamente di dirigersi a sudest, in direzione del Cile, un paese dove vivevano molti cittadini e uomini d'affari tedeschi, che simpatizzava per la causa del Kaiser, e con un labirinto di insenature non riportate sulle carte nautiche nelle quali una flotta corsara poteva nascondersi. Tuttavia, prima di partire von Spee decise di dividere la sua forza. Dividere una forza significa violare un principio militare fondamentale, che von Spee era solito osservare in modo particolarmente stretto. Tenendo insieme le proprie navi obbligava i suoi nemici a fare altrettanto, riducendo così le loro probabilità sia di trovarlo sia di imbattersi in navi mercantili tedesche mentre solcavano l'oceano. Con soltanto quattro navi sotto il suo comando - lo Scharnhorst, lo Gneisenau, il Nurnberg e l'Emden - e mentre attendeva che il Leipzig e il Dresden si unissero a lui, la

logica richiedeva che mantenesse la massima forza possibile. Ciononostante si lasciò convincere dal comandante dell'Emden, von Muller, il quale sosteneva che, navigando isolatamente con la nave più veloce della squadra nell'Oceano Indiano, avrebbe potuto creare un caos generale e provocare seri danni agli interessi britannici, specie lungo le coste più vicine al principale possedimento imperiale, l'India. Nel pomeriggio del 13 agosto von Spee inviò a von Muller un ordine scritto: «Con questo messaggio le assegno il Markomannia [una nave carboniera] e il compito di entrare nell'Oceano Indiano per condurre al meglio delle sue possibilità una guerra di corsa».18 Iniziò così l'epica dell'Emden, drammatica quanto qualsiasi brano della storia dei comandanti delle fregate di Nelson, una storia di operazioni navali che nei mesi successivi avrebbe entusiasmato amici e nemici. Von Spee partì quindi per la sua traversata del Pacifico a 120 gradi di longitudine con 3 sole navi, per portare la sua sfida al potere navale britannico negli oceani meridionali. Insieme a lui c'erano anche l'incrociatore mercantile armato Prinz Eitel Friedrich, 8 navi carboniere e rifornitrici, e il mercantile armato Cormoran, l'ex nave russa Ryaezan, catturata dall'Etnden durante il viaggio da Tsingtao e armata con cannoni prelevati da una nave costiera superflua. La prima destinazione della squadra, dopo aver lasciato Pagan il 13 agosto, era Eniwetok, nelle Marshall, che quasi quarant'anni dopo sarebbe stata lo scenario di un test nucleare americano. Von Spee si rifornì di carbone nella laguna dell'atollo fra il 19 e il 22 agosto, quindi si mise in navigazione alla volta di Majuro, anch'essa nelle Marshall. Durante il trasferimento distaccò il Prinz Eitel Friedrich e il Cormoran perché attaccassero il naviglio mercantile; il primo lo avrebbe raggiunto più avanti, il secondo, rimasto senza carbone, fu obbligato ad accettare l'internamento sull'isola americana di Guam. Inviò anche il NUrnberg a Honolulu, già possedimento americano, con messaggi da inviare via cavo a Berlino. Qui i suoi calcoli furono sagaci. Dato che il Nurnberg era stato visto l'ultima volta dagli estranei lungo la costa messicana, e che non era stata data notizia del suo ricongiungimento con la flotta principale, il suo arrivo a Honolulu non avrebbe rivelato la posizione di quest'ultima. Il Nurnberg si riunì a von Spee nella lontana isola Christmas il 2 settembre, dopo essere passato dalla vicina isola Fanning per tagliare il cavo britannico tra Figi e Honolulu. L'azione rischiò di rivelare la sua posizione e, in effetti, nel corso del mese successivo von Spee mostrò un'insolita spericolatezza. Giunto all'isola Christmas, decise di dirigersi

verso Samoa, che non era più tedesca in quanto era stata conquistata il mese precedente da una forza di spedizione neozelandese. Accettò di confrontarsi con una forza superiore, forse persino con l'Australia, ma evidentemente ritenne che, avvicinandosi all'alba, avrebbe potuto prevalere impiegando i siluri, un'ipotesi alquanto ottimistica. Di fatto, il porto di Apia era vuoto, sicché se ne andò, lasciando però dietro di sé una traccia della sua presenza. Dopo aver percorso altre 500 miglia verso est fece tappa all'isola Suvarov, sperando di rifornirsi di carbone, ma ciò gli fu impedito dal mare grosso, quindi proseguì fino a Bora-Bora, nelle Isole della Società francesi, i cui abitanti non sapevano ancora nulla della guerra. Gli offrirono viveri freschi, mentre le navi si rifornivano di carbone. Il suo obiettivo successivo era Papeete, la capitale di Tahiti francese, dove però le notizie della guerra erano giunte alla guarnigione, che diede fuoco alle scorte di carbone e organizzò la resistenza. Non vi era stazione radio, ma mentre von Spee si allontanava il governatore inviò una nave a Samoa con un messaggio, che giunse all'Ammiragliato il 30 settembre. Berlino aveva perso i collegamenti con la squadra da quando, con la caduta di Rabaul in mano agli australiani, si era interrotto il collegamento con Nauen. Aveva quindi deciso di non cercare di controllare i movimenti o la strategia di von Spee, ma l'alto comando navale tedesco si aspettava che egli si dirigesse verso il Sudamerica e forse, via Capo Horn, nell'Atlantico. Al contrario, la massima preoccupazione dell'Ammiragliato britannico era che von Spee potesse spostarsi verso est, per operare nelle acque dell'Australasia e nell'Oceano Indiano, dove stavano navigando i grandi «convogli imperiali» che trasportavano in Europa i soldati australiani, neozelandesi e indiani. I suoi timori erano amplificati dal successo di von Mùller con l'Emden che, mentre von Spee navigava tranquillamente nel Pacifico verso est, stava falcidiando il traffico mercantile britannico nell'Oceano Indiano. Per opporsi alla comparsa di von Spee nell'Atlantico meridionale, l'Ammiragliato iniziò a schierare le sue navi fin dalla prima settimana di settembre. Le circostanze locali, e in particolare la guerra civile messicana, avevano creato nel mese di agosto una concentrazione di navi nei Caraibi. Il 3 settembre l'ammiraglio Cradock, comandante delle unità in Nordamerica, comunicò: «Good Hope [incrociatore corazzato] ... in visita alle St Paul's Rocks, giungerà a Pernambuco il 5 settembre per ricevere ordini, Cornwall [incrociatore corazzato] è in contatto radio e si dirige a sud. Glasgow [incrociatore leggero] riferisce che si sta dirigendo con il Monmouth

[incrociatore corazzato l'Otranto [incrociatore mercantile armato] verso lo Stretto di Magellano [Capo Horn], dove sono segnalate numerose navi tedesche, presumibilmente carboniere, e dove sembra probabile si concentrino incrociatori tedeschi provenienti da Cina, Oceano Pacifico e Oceano Atlantico».19 Il messaggio di Cradock era una valutazione piuttosto acuta per un comandante che non disponeva delle informazioni in possesso dell'Ammiragliato. Pernambuco, la punta orientale del Brasile, si affacciava sulle principali rotte commerciali con l'Argentina, luogo di provenienza di gran parte della carne britannica. Le St Paul Rocks, isolette al largo di Pernambuco, erano un logico punto di rifornimento di carbone per le unità tedesche dedite alla distruzione delle navi mercantili e sarebbero state utilizzate intensamente per gli appuntamenti di rifornimento degli U-Boot nel corso della seconda guerra mondiale. I porti sudamericani erano pieni di carboniere noleggiate dagli agenti tedeschi locali per rifornire le unità che attaccavano i traffici mercantili, come segnalato da Cradock. Questi si lasciò distrarre dalla sua incapacità di localizzare il Dresda e un altro incrociatore leggero tedesco, il Karlsriihe. Per quanto i guardava quest'ultimo, non aveva motivo di preoccuparsi: dopo essere scomparso fra le isole più remote delle Indie occidentali, il 4 novembre era saltato in aria per un'esplosione spontanea della sua riserva di munizioni, un fatto di cui i britannici vennero a conoscenza solo tre mesi dopo, nonostante nei mesi di settembre e ottobre ipotesi circa la sua posizione avessero continuato ad affastellarsi nella mente di Cradock. Il Dresden rimaneva invece una minaccia reale. Per evitare che entrasse nel Pacifico, ai primi di settembre l'ammiraglio Cradock inviò nello Stretto di Magellano, all'estremità meridionale del Sudamerica, il Glasgow, il Monmouth e l'Otranto. Nel fra tempo il Dresden, dopo aver colato a picco una carboniera britannica al largo del Rio de la Plata, si portò a sua volta nello Stretto di Magellano e quindi, seguendo il consiglio dell'ammiragliato tedesco di «operare con il Leipzig», entrò nel Pacifico il 18 settembre. Le notizie sui movimenti del Dresden indussero Cradock, disastrosamente come risultò in seguito, a portare il Good Hope, la sua nave ammiraglia anch'esso a sud dello Stretto di Magellano, dove il 14 settembre si unì al Glasgow e al Monmouth. Le comunicazioni fra l'Europa e i mari del Sudamerica erano complicate. L'Ammiragliato britannico usava la sua rete intatta di cavi sottomarini per inviare messaggi a Cerrito, in Uruguay, da dove venivano ritrasmessi via radio alla stazione a bassa potenza delle isole Falkland, ottenendo così

collegamenti abbastanza rapidi con le navi nell'Atlantico meridionale. Comunicare con il Pacifico meridionale, invece, era più difficile. La stazione delle Falkland non riusciva normalmente a raggiungere il Pacifico, a causa delle condizioni atmosferiche e della cordigliera andina, cosicché le navi da guerra dovevano entrare in porto a intervalli regolari per ritirare i cablogrammi, una procedura noiosa che generava molti ritardi. I tedeschi trasmettevano via radio da Nauen, alle massime distanze, ai loro consoli, che comunicavano a loro volta via cavo con le navi mercantili nel porto più vicino alla posizione di von Spee. Dato che i governi sudamericani erano assai permissivi per quanto riguardava le regole della neutralità, i comandanti delle navi mercantili inoltravano via radio i messaggi e ritrasmettevano per la stessa via quelli ricevuti. Il 14 settembre l'Ammiragliato inviò a Cradock un lungo messaggio che creava i presupposti per la distruzione della sua nave e della sua squadra: Vi è una forte probabilità che lo Scharnhorst e lo Gneisenau giungano nello Stretto di Magellano o sulla costa occidentale del Sudamerica ... Lasciare forze sufficienti con il Dresden e il Karlsruhe. Concentrare una squadra di forza sufficiente per incrociare lo Scharnhorst e lo Gneisenau, usando le isole Falkland quale base per il rifornimento di carbone. La Canopus è attualmente in rotta per Albrohos, il Defence sta per unirsi a voi dal Mediterraneo. Fino a quando il Defence non si unirà a voi, mantenete almeno la Canopus e un classe «County» [per esempio, il Glasgow o un'unità simile] con la vostra ammiraglia. Non appena disporrete di una forza superiore, setacciate con la squadra lo Stretto di Magellano, pronti a riportarvi a coprire il Rio de la Plata o, in base alle informazioni, setacciare a nord fino a Valparaiso. Interrompere il traffico commerciale tedesco e distruggere gli incrociatori tedeschi.20 Si trattava di una direttiva più strategica che tattica, e ad ampio spettro. Assegnava a Cradock il compito di coprire sia la costa atlantica del Sudamerica, risalendo a nord fino al Rio de la Plata, in Uruguay, un punto chiave del traffico mercantile, sia la costa del Pacifico fino all'altro punto chiave di Valparaiso, in Cile. Gli ordinava di condurre sia azioni contro il traffico commerciale sia una campagna contro gli incrociatori. Gli prometteva una nave, il Defence, che in seguito sarebbe stata trattenuta in Mediterraneo (se fosse arrivata, non si sarebbe trovato in inferiorità quanto a potenza di fuoco). Considerava quale suo equivalente la Canopus, una corazzata obsoleta che non lo valeva. E, implicitamente, prevedeva che Cradock riportasse una vittoria. Quando venne inviato, il

messaggio mostrò come l'Ammiragliato ignorasse completamente la posizione di von Spee. Tutto ciò che sapeva era che si trovava da qualche parte nel Pacifico sudorientale fra l'isola Fanning, come era stato provato dalla distruzione della stazione ricetrasmittente radio e del cavo di quell'isola solitària, e Cape Horn, un esercizio di localizzazione che aveva un'approssimazione di migliaia di miglia e di centinaia di gradi, sia in longitudine sia i latitudine. Il 16 settembre giunse una correzione: «Situazione variata. Scharnhorst e Gneisenau al largo di Samoa il 14 settembre ... vir; no a sinistra per N.W. [ritornando verso le Bismarck] ... attaccare immediatamente il traffico mercantile tedesco sulla costa occidentale dell'America ... Non è necessario concentrare gli incrociatori. Due incrociatori e un mercantile armato sembrano sufficienti per lo Stretto di Magellano e la costa occidentale. Riferire cosa proponete per il Canopus».21 Il messaggio da Samoa era la conseguenza della visita mal calcolata di von Spee di due giorni prima, che, se fosse stata presente la flotta australiana, avrebbe potuto trasformarsi in una disfatta. Due settimane più tardi l'ammiraglio tedesco si era trasferito nelle lontane isole Marchesi, l'ultimo avamposto dell'impero francese nel Pacifico. Qui potè nuovamente rifornirsi di carbone in acque protette e imbarcare cibo fresco, procurato dagli isolani che non erano al corrente della guerra in Europa. Dopodiché partì alla volta di luoghi ancor più remoti, in primo luogo l'Isola di Pasqua, quindi l'arcipelago Juan Fernàndez, che comprende la leggendaria isola disabitata dove riparò Robinson Crusoe dopo il naufragio. All'Isola di Pasqua venne raggiunto dal Dresden e dal Leipzig che, procedendo in modo indipendente per tentativi, arrivarono lì nel periodo 1-5 ottobre. La prima avvisaglia del loro avvicinarsi la ebbe intercettando le comunicazioni radio fra le due navi. Nel frattempo Cradock - le cui comunicazioni con l'Ammiragliato venivano sempre più fraintese, come peraltro quelle in arrivo - stava cercando il Dresden lungo la costa atlantica del Sudamerica. Fu avvertito del fatto che si trovava nell'oceano sbagliato solamente quando, il 25 settembre, incontrò una nave britannica che era stata inseguita dal Dresden il 18 settembre nei pressi di Capo Horn. Sentendo di essere ormai sulle sue tracce, Cradock guidò immediatamente la sua squadra attraverso lo Stretto di Magellano (la normale via di transito fra i due grandi oceani) e fece scalo nel porto cileno di Punta Arenas, dove il console britannico gli confermò che la nave tedesca era stata da quelle parti, e aveva usato come base la vicina Orange Bay. Non trovandovi nulla, Cradock

invertì la rotta. Ne seguì un complesso andirivieni, nel corso del quale ritornò con la sua ammiraglia Good Hope alle Falkland, lasciandosi indietro l'incrociatore mercantile armato Otranto che lo accompagnava, ma, appena arrivato, rimandò quasi subito il Glasgow e il Montmouth a unirsi all'Otranto a Punta Arenas, con ordini - in accordo con le istruzioni dell'Ammiragliato così come le aveva interpretate - di condurre la guerra di corsa lungo la costa cilena. Alle Falkland, Cradock fu informato via radio dall'Otranto che erano state intercettate comunicazioni navali tedesche, e quindi decise di dirigersi nuovamente verso Orange Bay, dove degli scarabocchi tracciati sui muri dai marinai tedeschi, del tipo «Kilroy è stato qui», confermavano che il Dresden era passato di lì qualche giorno prima. Non trovando nessuno, fece ancora una volta ritorno alle Falkland. Cradock, che sarebbe stato molto criticato per il successivo disastro, si trovava in una situazione poco invidiabile. Era perfettamente consapevole del pericolo ambientale: la presenza delle grandi navi di von Spee, probabilmente nel Pacifico ma che forse cercavano di penetrare nell'Atlantico; la latente minaccia degli incrociatori leggeri tedeschi, che davano la caccia al traffico britannico; la mancanza di una qualsiasi base britannica nella sua area di competenza, a eccezione delle Falkland, che non offrivano il controllo delle acque del Pacifico; la diffusa presenza in tutta la Patagonia di immigrati e funzionari tedeschi, assai ben disposti a rifornire le navi del Kaiser, a offrire riparo alle carboniere e a spiare la Royal Navy; e, come sfondo alle sue difficoltà, le temibili acque di Capo Horn che, anche in quella che era l'estate dell'emisfero australe, erano continuamente battute da burrasche, nevischio, neve e onde altissime. E poi, come se non bastasse, era angustiato dalle difficoltà di comunicazione con i suoi capi a Londra. Questi, a loro volta, angosciati dalla paura di una possibile sortita della Flotta d'alto mare tedesca, stavano cercando di mettere a punto una strategia mondiale senza intaccare la riserva aurea delle loro moderne corazzate e dei nuovi incrociatori da battaglia, al riparo in Scozia settentrionale, nella speranza che le obsolete unità superstiti della flotta vittoriana potessero tenere a bada i migliori incrociatori e le formazioni oltremare del Kaiser. Non migliorava certo la gestione della strategia navale britannica il fatto che in quel periodo il capo politico dell'Ammiragliato, Winston Churchill, stesse cercando di condurre una guerra privata sulla costa settentrionale del Belgio, o che il vertice militare della Royal Navy, Louis of Battenberg, fosse sotto attacco da parte della stampa popolare per il fatto di essere un

principe tedesco di secondo rango, un'accusa che avrebbe ben presto portato alla sua rimozione. In questa situazione sembra che Cradock abbia cercato di barcamenarsi fra due oceani e due richieste incompatibili dell'Ammiragliato: proteggere il commercio britannico in Atlantico e distruggere la Squadra incrociatori dell'Asia orientale nel Pacifico, ammesso che si trovasse lì. Non c'è da meravigliarsi, quindi, se i suoi movimenti nei primi giorni d'ottobre sembravano confusi. Tuttavia, quando tornò per la seconda volta alle Falkland dopo la sua seconda ricerca a Orange Bay, il 7 ottobre ricevette un messaggio dell'Ammiragliato che almeno gettava un po' di luce sulla posizione di von Spee e gli dava istruzioni più o meno chiare. Il 4 ottobre la stazione radio di Suva, nelle Figi britanniche, aveva intercettato un messaggio dello Scharnhorst in codice mercantile che diceva: «Scharnhorst in rotta dalle Marchesi all'Isola di Pasqua».22 Come sappiamo oggi, quell'informazione era esatta. In ogni caso, il 7 ottobre l'Ammiragliato ordinò a Cradock di «prepararsi a incontrarli in gruppo ... la Canopus avrebbe potuto unirsi al Glasgow, al Monmouth e all'Otranto per andare alla loro ricerca e, contemporaneamente, proteggere il traffico commerciale ... Se propone di andare con il Good Hope, allora lasci il Montmouth sulla costa orientale».23 Resta ancora aperta la questione se l'Ammiragliato fosse in grado di leggere le trasmissioni in codice dello Scharnhorst. Una copia del codice mercantile tedesco era stata effettivamente catturata in acque australiane all'inizio della guerra, ma pare che sia stata consegnata all'Ammiragliato solo alla fine d'ottobre.24 Forse il libro veniva già usato localmente. Ancor più misteriose sono le reazioni di Cradock agli ordini abbastanza chiari inviati dall'Ammiragliato il 7 ottobre. Nella sua risposta dell'8 mostrava di ritenere possibile che le unità pesanti di von Spee venissero raggiunte dagli incrociatori leggeri, costituendo così una forza formidabile. Informava, inoltre, che aveva ordinato alla sua vecchia e lenta corazzata Canopus di raggiungerlo alle Falkland, dove intendeva «concentrarsi per evitare di dividere le forze». Eppure, malgrado questa sua intenzione, aveva inviato nel Pacifico il Glasgow, il Monmouth e l'Otranto, con gli ordini scarsamente vincolanti di «non spingersi a nord di Valparaiso fino a quando gli incrociatori tedeschi non saranno stati localizzati». Chiedeva anche quale fosse la posizione del Defence, che gli era stato promesso ma che era stato trattenuto nel Mediterraneo; ed era chiaramente turbato dall'idea che von Spee potesse puntare a nord, attraversare il Canale

di Panama, se gli americani lo avessero permesso, e dirigersi quindi verso casa in Germania, oppure dare il via a un'altra guerra contro il traffico mercantile nelle acque del Golfo del Messico. Nelle ultime due settimane d'ottobre, fra l'Ammiragliato e Cradock si sviluppò una disastrosa, e infine tragica, serie di malintesi. L'Ammiragliato diede nuove disposizioni in Atlantico miranti a coprire le spalle a Cradock nel caso von Spee riuscisse a evitarlo e a lasciare il Pacifico, e che comprendevano - finalmente - lo schieramento del Defence e di altri incrociatori della flotta africana agli ordini dell'ammiraglio Stoddart al largo della costa settentrionale brasiliana. Londra confidava anche sullo schieramento della flotta giapponese nel Pacifico centrale e occidentale per limitare la capacità di von Spee di fare danni in quell'oceano. Quanto allo schieramento delle forze in quella che si sarebbe mostrata la zona critica - il Pacifico meridionale, fra Valparaiso e Capo Horn - l'Ammiragliato e il suo ammiraglio sul posto riuscirono a fraintendersi a vicenda. La sabbia nell'ingranaggio erano le condizioni della Canopus e l'equivoco di Cradock circa la sua autorità sul Defence. Il Defence era l'idea conclusiva di incrociatore corazzato, più grosso e più veloce, e con una corazza altrettanto spessa e cannoni più potenti rispetto sia allo Scharnhorst che allo Gneisenau; se si fosse unito a Cradock, come questi riteneva sarebbe accaduto, avrebbe messo in fuga entrambi i propri equivalenti tedeschi. La Canopus, per quanto fosse una corazzata, era inferiore a tutti e tre gli incrociatori corazzati, sia britannici che tedeschi. Aveva una corazzatura leggera e i suoi cannoni da 305 millimetri avevano un raggio d'azione di poco superiore a quelli tedeschi. Inoltre, il suo timoroso direttore di sala macchine aveva convinto il proprio comandante, e Cradock, che non avrebbe potuto superare i 12 nodi, una velocità risibile. Di conseguenza, Cradock lasciò le Falkland alla volta del Pacifico comunicando il 27 ottobre all'Ammiragliato che «la bassa velocità della Canopus» rendeva «impossibile trovare e distruggere la squadra nemica. Perciò ho dato ordine al Defence di unirsi a me ... La Canopus verrà impiegata nell'indispensabile ruolo di scorta ai convogli di carboniere».25 Purtroppo l'Ammiragliato fraintese il quadro della situazione, concludendo - a causa di un equivoco sul ruolo della Canopus nelle intenzioni di Cradock - che la squadra di von Spee fosse stata bloccata. Se si fosse diretto a nord, sarebbe caduto sotto il tiro dei potenti cannoni della flotta giapponese. Se fosse andato a sud, si sarebbe probabilmente imbattuto negli incrociatori di Cradock, che l'Ammiragliato riteneva si trovassero in compagnia della

Canopus. Evidentemente non credeva che Cradock avrebbe rischiato uno scontro senza l'appoggio dei suoi cannoni da 305 millimetri. Giunse pertanto alla conclusione che «la situazione sulla costa occidentale [del Sudamerica] è sicura» e ordinò al Defence, che aveva sia la velocità che l'armamento per sfidare von Spee, di rimanere in Atlantico. Cradock, marinaio di tradizioni elisabettiane, determinato a non ripetere l'errore di Milne chi si era lasciato sfuggire un avversario tedesco in occasione dell'episodio del Goeben e del Breslau, si spinse avanti con il suo gruppo di deboli navi, lasciando la Canopus ad arrancare 300 miglia più indietro. Nel tardo pomeriggio del 1° novembre le due squadre si avvistarono reciprocamente al largo del porto cileno di Coronel. Le radio avevano già rivelato la loro rispettiva presenza. L'avanzata di Cradock lungo la costa era stata riferita a von Spee dalle navi mercantili tedesche nei porti meridionali, mentre i britannici avevano intercettato già da alcuni giorni alcune caratteristiche trasmissioni Telefunken tedesche. Tuttavia, mentre von Spee sapeva che Cradock si stava avvicinando con diverse navi, Cradock era stato in gannato dall'abile impiego da parte tedesca dell'unica radio de Leipzig e credeva quindi che lungo la sua rotta ci fosse un solo incrociatore tedesco.26 Pare che abbia pensato che la squadra di von Spet si stesse muovendo compatta verso nord in direzione delle isole Galàpagos, con l'intenzione di attraversare il Canale di Panama da ovest a est. Allo scopo di verificare le sue ipotesi e per inviare e ricevere dei cablogrammi distaccò il Glasgow, il suo veloce incrociatore leggero, a Coronel il 31 ottobre, con l'ordine di riunirsi a lui il giorno successivo.27 Se il Glasgow fosse arrivato qualche ora dopo, o se si fosse trattenuto un po' di più, l'imminente sconfitta avrebbe potuto essere evitata. A Londra, dove il veterano ammiraglio Sir John Fisher aveva appena ripreso il posto di Primo Lord del mare, l'Ammiragliato stava rivedendo la propria valutazione della situazione in Sudamerica e si era reso conto del pericolo che si preannunciava, ordinando al Defence di unirsi a Cradock il più velocemente possibile e ribadendo che questi non avrebbe dovuto combattere senza la Canopus. Il Glasgow salpò troppo presto per poter portare a Cradock queste nuove istruzioni. Quando si riunì al Good Hope, al Monmouth e all'Otranto, la squadra stava ricevendo forti segnali radio tedeschi trasmessi apparentemente da breve distanza. Dato che la tecnologia dell'epoca non permetteva di individuare la direzione di provenienza, Cradock decise di mettersi in linea di ricerca, con le sue navi distanziate di 15 miglia l'una dall'altra - intervalli non molto

diversi dai tempi di Nelson quando si comunicava a vista - e iniziò a dare la caccia alla fonte delle trasmissioni. Pensava di essere alla ricerca di un'unica nave. Paradossalmente von Spee, che si trovava ormai nelle vicinanze, aveva la stessa impressione. Dopo aver lasciato, il 27 ottobre, la base di rifornimento carbone di Mas Afuera, un'isola appartenente al gruppo delle Juan Fernàndez, nel Pacifico, fra Coronel e Valparaiso, aveva navigato per tre giorni al largo della costa, aspettando l'arrivo di Cradock ma, dopo aver ricevuto la notizia della visita del Glasgow, si mosse pensando di tagliarlo fuori dalla squadra principale. Stava anch'esso disponendo le proprie navi in linea di ricerca quando il suo fumo fu avvistato dal Glasgow, che aveva appena preso posizione all'estremità della formazione di Cradock. Pochi minuti dopo le navi britanniche furono avvistate dai tedeschi ed entrambe le squadre si disposero in linea di combattimento.28 La notizia della presenza dello Scharnhorst e dello Gneisenau fu comunicata via radio dal Glasgow a Cradock lungo le 50 miglia di mare che li separavano. L'ammiraglio avrebbe anche potuto decidere di evitare lo scontro. Il Monmouth e il Good Hope erano più veloci degli incrociatori corazzati tedeschi, e il Glasgow non era più lento degli incrociatori leggeri avversari. Cradock avrebbe potuto invertire la rotta e fuggire, ma era rallentato dall'Otranto, che avrebbe dovuto essere sacrificato, e poi c'erano delle considerazioni di onore. La Royal Navy aveva sempre combattuto. Cradock ordinò quindi alle proprie navi di riunirsi al Glasgow e di fare rotta verso i tedeschi. L'estate nel Pacifico meridionale alle latitudini di Capo Horn può , essere una stagione rigida. E tale era il 1° novembre 1914. Nonostante il cielo fosse limpido e il sole brillante, soffiava un vento forza 6, le onde si rifrangevano sulle unità più piccole e l'aria era freddissima. Lo schema tattico di Cradock all'inizio dell'azione prevedeva di tenersi fuori tiro finché il sole calante alle sue spalle non avesse accecato i cannonieri tedeschi. Von Spee, a sua volta, sperava di ridurre la distanza non appena l'oscurità avesse protetto le sue navi e fatto risaltare sull'orizzonte, a ovest, la sagoma di quelle britanniche. Alle 18.18 Cradock inviò un messaggio radio alla Canopus, a 250 miglia di distanza: «Sto per attaccare il nemico», che poteva essere letto come un messaggio di addio. I tedeschi, in attesa che il sole calasse, non aprirono il fuoco per circa un'ora, mentre le due squadre si avvicinavano lentamente l'una all'altra facendo rotta verso sud. Verso le 19 un ufficiale del Glasgow registrò: «Ci stagliavamo contro il riverbero del tramonto con un orizzonte limpido alle nostre spalle che mostrava gli

spruzzi delle granate che cadevano mentre le navi [nemiche] si confondevano in basse sagome nere difficilmente distinguibili contro uno sfondo sempre più scuro».29 I grossi cannoni tedeschi, 12 in tutto, superavano come gittata tutti quelli britannici a eccezione dei due da 234 millimetri del Good Hope; i cannoni britannici da 152 millimetri non avevano la gittata sufficiente per raggiungere lo Scharnhorst e lo Gneisenau, che mantenevano con cura la distanza di sicurezza. «Stagliandosi nettamente contro il cielo rosso-oro della sera», il Good Hope e il Monmouth furono colpiti ripetutamente e un ufficiale del Glasgow registrò che «alle 19.45, quando ormai era quasi buio, il Good Hope e il Monmouth erano in chiara difficoltà. Il Monmouth virò verso dritta bruciando furiosamente ... Il Good Hope ... sparava solo con alcuni dei suoi cannoni. I fuochi a bordo aumentavano di intensità. Alle 19.50 ci fu una tremenda esplosione ... fra il suo albero di maestra e il fumaiolo di poppa; le fiamme raggiunsero un'altezza di oltre cento metri, illuminando una nuvola di detriti che galleggiava ancora più in alto nel cielo. Giaceva fra le linee come un basso scafo nero illuminato da un debole bagliore. Nessuno ... lo vide affondare, ma non poteva essere sopravvissuto per molti minuti.»30 Il Monmouth, sebbene fosse la nave più debole, stava ancora combattendo e riuscì a rispondere al Glasgow, che gli aveva chiesto usando il telegrafo ottico: «Tutto a posto?», con il messaggio: «Intendo mettere la poppa al mare. Sto imbarcando molta acqua da prua». Furono le sue ultime parole. Il Glasgow osservò che «aveva la prua molto bassa, ed era sbandato sulla sinistra con l'interno in fiamme che illuminava gli oblò sotto il casseretto». A quel punto il comandante del Glasgow decise di abbandonare la scena, giacché era necessario inviare un avvertimento alla Canopus, che stava arrivando da sud a tutta velocità, con le onde radio sature di disturbi prodotti dai tedeschi. Mentre il Glasgow fuggiva, potè contare 75 vampate di cannone dirette contro il Monmouth prima che la curvatura terrestre lo celasse alla vista. Non sarebbe stata l'ultima visione della nave in procinto di affondare. Poco prima delle 21 l'incrociatore leggero Nurnberg la trovò «con la bandiera ancora a riva» e reiterò l'attacco. «Il Monmouth aveva ancora la bandiera a riva e virò in direzione del Nurnberg, per speronarlo oppure per mettere in punteria i suoi cannoni di dritta. Il comandante von Schònberg aprì quindi nuovamente il fuoco ... Il ponte e le parti non protette dello scafo del Monmouth furono squarciati dalle granate. Sbandò sempre di più e alle 21.28 si rovesciò lentamente di lato e affondò. Due ufficiali,

che si trovavano sul ponte, dissero poi a von Schònberg di aver udito gli ufficiali del Monmouth chiamare gli uomini ai cannoni: evidentemente erano impegnati a tappare le falle.»31 Tutti coloro che si trovavano a bordo del Good Hope e del Monmouth persero la vita: dei 1600 uomini a bordo, quelli che non furono uccisi nel cannoneggiamento annegarono nelle acque buie e fredde del Pacifico meridionale. I tedeschi ebbero 3 feriti, mentre il Glasgow, sebbene fosse stato colpito cinque volte, non aveva subito perdite. E tanto-meno l'Otranto, che si era prudentemente ritirato dall'azione fin dalle prime fasi, apparentemente con l'approvazione di Cradock, essendo inadatto a partecipare allo scontro. Le due unità superstiti fuggirono verso sud alla massima velocità fino a incrociare la Canopus e, in sua compagnia, ritornarono alle Falkland. La Battaglia di Coronel del 1° novembre 1914 era la prima sconfitta navale britannica dalla guerra americana del 1812 e la prima sconfitta di una formazione di unità navali britanniche dai tempi di Virginia Capes, nel 1781. La notizia fece inorridire la Royal Navy, l'opinione pubblica britannica, l'Ammiragliato ma, più di tutti, coloro che ne erano al comando, Churchill e Fisher. Dal momento in cui ebbero notizia del disastro, decisero di vendicarsi. A caccia dell'«Emden» In patria l'indignazione per la sconfitta di Coronel era amplificata dalle umiliazioni subite nel frattempo da parte dell'unità distaccata di von Spee dedita agli attacchi contro i mercantili: l'Emden di von Muller. Da quando si era staccato dalla Squadra incrociatori dell'Asia orientale all'isola Pagan, nelle Marianne, a est delle Filippine, il 13 agosto, von Muller si era diretto con calma verso ovest fino all'Oceano Indiano, dove aveva valutato correttamente di poter trovare le prede più ricche e facili. I passaggi fra le isole delle Indie Orientali Olandesi : erano una delle principali rotte commerciali, che portava da Calcutta e Singapore a Hong Kong e Shanghai. L'Oceano Indiano stesso era un lago britannico, sempre pieno di navi di linea e mercantili e, ora, anche di navi affittate dai governi per trasportare truppe e materiali bellici dai porti dell'impero indiano all'Egitto e all'Europa. Von Muller iniziò a ritmo blando quella che sarebbe poi diventata la più sensazionale campagna di assalti alle navi mercantili dal XVIII secolo in poi. Dopo essere stato respinto alla fine di agosto dalle acque imperiali olandesi, peraltro neutrali, da una locale nave da battaglia per la difesa costiera, raggiunse l'Oceano Indiano il 5 settembre, evitando lungo la rotta l'HMS Hampshire, un incrociatore più potente, della cui presenza si accorse grazie alle intercettazioni radio, catturando però nel

frattempo una nave neutrale, la Pontoporos, carica di carbone di proprietà del governo britannico, che portò con sé per affiancare la propria carboniera, la Markomannia. Il 10 settembre catturò, depredò e affondò l'Indus, una nave trasporto truppe che non aveva ancora imbarcato i propri passeggeri. L'Indus era equipaggiata di radio, cosa insolita per una nave di sole 3993 tonnellate, ma von Miiller riuscì a ottenere il controllo della plancia prima che potesse lanciare l'allarme. L'11 settembre toccò alla Kabinga. Von Mùller la usò per sbarcare i suoi prigionieri e la lasciò andare, inaugurando un'abitudine cavalieresca che gli sarebbe valsa l'ammirazione internazionale : anche da parte dei suoi nemici. Il 13 settembre l'Emden intercettò la Killin, carica di carbone di scarsa qualità, e la affondò a colpi di cannone. Lo stesso giorno la Diplomat, una bella nave che trasportava stagno, fu intercettata e affondata. La sua perdita influenzò il prezzo del metallo sul mercato londinese delle materie prime. L'incontro successivo dell'Etnden ebbe luogo con una nave neutrale, l'italiana Loredano, che fu lasciata andare. Non appena fu fuori dalla vista dei tedeschi, all'ingresso del porto di Calcutta, segnalò con il telegrafo ottico alla britannica City of Rangoon, dotata di radio, ciò che le era accaduto. La City of Rangoon trasmise la notizia alle autorità di Calcutta, le quali trattennero tre navi che stavano per salpare e diffusero l'informazione. Questa raggiunse l'Ammiragliato a Londra il 14 settembre attraverso l'ufficio del servizio informativo della Royal Navy a Colombo, la base navale sull'isola di Ceylon, e fu quindi comunicata all'ammiraglio Jerram, comandante la stazione cinese, nella notte fra il 15 e il 16. Il giorno seguente l'HMS Hampshire, che l'Emden aveva evitato nelle Indie Orientali Olandesi ai primi del mese, salpò da Singapore al suo inseguimento insieme all'HMS Yarmouth; furono allertati anche l'HMS Minotaur, l'incrociatore da battaglia Ibuki e l'incrociatore Chikuma, entrambi giapponesi. Tutte e cinque le unità erano armate con cannoni più pesanti di quelli dell'Emden e parecchie di esse potevano superarlo in velocità. Tuttavia, nessuna di esse riuscì a scovarne le tracce durante una battuta concertata, nonostante l'Emden fosse rimasto in prossimità delle rotte commerciali. Il 14 settembre affondò il mercantile britannico Trebboch, scarico, e poco dopo il Clan Matheson, che fu abbordato mentre cercava di fuggire. Dovendo fare rifornimento di carbone, von Muller si diresse alle isole Andamane, nel mezzo del Golfo del Bengala, per rifornirsi dalla Pontoporos, che navigava ancora con lui Lungo la rotta, l'Emden intercettò messaggi radio che annunciavano i suoi

recenti affondamenti, alcuni provenienti dalla Kabinga che aveva rilasciato. Nei pressi di Rangoon fermò - ma lasciò andare -una nave neutrale norvegese, la Dovre, che lo avvertì della presenza di due incrociatori francesi, il Dupleix e il Montcalm, e di due incrociatori mercantili armati britannici. Von Mùller, sentendo la pressione degli inseguitori nella parte settentrionale del Golfo del Bengala, decise di dirigersi a sud per attaccare i depositi di petrolio del porto di Madras. Era un gesto di pura spavalderia, come tirare la coda a un leone, e rischiò di imbattersi in una delle navi più potenti fra quelle che lo stavano cercando, ma, come scrisse nel suo rapporto postmissione, «pensavo a quel bombardamento come a una semplice dimostrazione per far crescere l'interesse della popolazione indiana, disturbare il commercio inglese e intaccare il prestigio dell'Inghilterra».32 La notte del 22 settembre l'Emden si avvicinò a meno di 3 chilometri dal porto, illuminò con le fotoelettriche i sei serbatoi del deposito della Burmah Oil Company e aprì il fuoco. Nel giro di dieci minuti, cinque dei sei serbatoi erano stati colpiti e circa 9500 barili di petrolio distrutti. L'Emden si ritirò quindi nell'oscurità e se ne andò indisturbato. Nel corso delle cinque settimane successive, dal 23 settembre al 28 ottobre, l'Emden ebbe una fortuna sfacciata, anche se associata ad astuzia e abilità. Von Mùller, che interrogava con cura qualunque prigioniero avesse intenzione di parlare e leggeva con attenzione tutte le notizie marittime dei quotidiani di cui veniva in possesso, pianificava con precisione e razionalità il suo vagabondare fra le rotte mercantili. Alla fine di settembre pensava di dirigersi nuovamente verso le Indie Orientali Olandesi, dove gli agenti locali gli avevano organizzato in quel vasto arcipelago rifornimenti di carbone e scorte fuori dalla vista delle autorità. Tuttavia, dopo il successo dell'attacco contro Madras decise di effettuare una retata lungo le rotte mercantili nell'Oceano Indiano occidentale, lungo le quali si svolgeva il traffico dall'Africa Britannica e dal Canale di Suez diretto al Golfo del Bengala e al Mar Cinese. Gli sperduti atolli di Chagos e le isole Laccadive e Maldive fornivano anch'essi un riparo per rifornirsi, e così pensò di tenere con sé una carboniera. Ben presto ne avrebbe catturate molte altre, fra le tredici navi che intercettò in quel periodo. La maggior parte furono affondate, dato che le trovò piene di zavorra o di carichi che non poteva utilizzare, ma il 27 settembre catturò la Buresk, che trasportava 6600 tonnellate del miglior carbone gallese destinato alla stazione cinese della Royal Navy, e il 19 ottobre l'Exford, che ne aveva a bordo 5500

tonnellate. I carichi di queste due navi erano sufficienti, se fosse riuscito a evitare la cattura, per navigare per un anno intero. Le prese quindi con sé in convoglio, dato che aveva inviato la Markomannia alle isole olandesi ad aspettare il suo arrivo. Inviò verso i porti britannici le navi che non affondò, dopo avervi imbarcato i prigionieri che, mentre si allontanavano, applaudivano il «gentleman di guerra». Von Mùller decise allora di compiere un altro gesto provocatorio: un'incursione contro Penang, negli Stati della Malesia Britannica, che - secondo informazioni ricevute - veniva usata come base dalle navi da guerra nemiche. Nelle prime ore del 28 ottobre l'Emden trovò nel porto il caccia leggero russo Zhemchug, l'incrociatore leggero francese d'iberville e i caccia francesi Fronde, Mousquet e Pistolet. Lo Zhemchug, il cui comandante era a terra in franchigia, non era assolutamente pronto a difendersi e fu sopraffatto dal fuoco dei cannoni e dai siluri. D'iberville, Fronde e Pistolet si trovavano in bacino di carenaggio e impossibilitati ad agire. Il Mousquet combattè con coraggio, ma fu affondato con poche salve. L'Emden raccolse i superstiti, che poi trasferì su una nave a vapore britannica fermata durante la navigazione e liberò in acque olandesi. Alla fine d'ottobre l'Ammiragliato era fuori di sé per i successi dell'Emden. Non era solo il fatto che von Muller fosse diventato un eroe, ammirato dai marinai britannici quasi quanto da quelli neutrali e dai suoi compatrioti, ma i suoi saccheggi stavano interferendo pesantemente con il traffico sia strategico che mercantile dell'impero, oltre a danneggiare il prestigio della Royal Navy, padrona dei mari, e quello dei rappresentanti dell'impero britannico. Nell'Oceano Indiano, dove operava in modo isolato anche il Kònigsberg, le navi rimanevano in porto, timorose di prendere il mare. La sicurezza dei convogli imperiali, che trasportavano verso la guerra in Europa gli eserciti australiano, neozelandese e indiano, era seriamente compromessa. Lo sforzo di abbordare la Squadra incrociatori dell'Asia orientale, sperduta nelle distese del Pacifico meridionale, era ostacolato dall'attività di un unico incrociatore leggero, contro il quale erano schierate senza successo dozzine di navi da guerra britanniche, francesi, russe e giapponesi. Il grado di frustrazione degli Alleati è ben espresso da una minuta scritta da Winston Churchill il 1° ottobre. Tre navi da trasporto, vuote ma predisposte per imbarcare la cavalleria, sono ferme a Calcutta per paura dell'Emden. Ciò provoca ritardi nel trasporto dell'artiglieria e di parte di una divisione di cavalleria proveniente da Bombay ... Sono perplesso riguardo alle

operazioni dello Hampshire ... Cos'è successo allo Yarmouth? Le sue operazioni sembrano totalmente scoordinate e senza scopo ... Se il Kònigsberg venisse catturato, i tre incrociatori leggeri che gli danno la caccia dovranno occuparsi dell'Emden ... Non serve a nulla girare per gli oceani con due o tre navi. Se potremo rastrellare il mare con otto o dieci unità distanziate di 10 o 15 miglia l'una dall'altra, vi saranno buone probabilità di poter usare le informazioni circa la posizione dell'Emden in modo da riuscire a farlo entrare in azione ... Desidero sottolineare [al Primo Lord del mare e agli altri] che l'ininterrotta serie di catture da parte dell'Emden provocherà un grave danno alla reputazione dell'Ammiragliato.33 La rabbia di Churchill era giustificata, dato che la caccia all'Emden e alla Squadra incrociatori dell'Asia orientale era mal coordinata, divisa com'era fra numerose stazioni della Royal Navy - Cina, Sudamerica, Australia e Indie orientali - e quattro marine (britannica, giapponese, francese e russa), e ulteriormente ostacolata dalle carenze di personale e meccaniche di francesi e russi. E poi, anche Churchill viveva nel passato. La sua formula di «rastrellamento di incrociatori» - con otto navi, disposte ai limiti di visibilità, che avanzavano in linea - non era molto diversa da quella di Nelson e non copriva una superficie più vasta (la sua larghezza era di sole 96 miglia e la lunghezza di 24, dato che il raggio di visibilità dalla cima dell'albero di maestra era di circa 12 miglia). Considerando che l'Oceano Indiano - da Sumatra, nelle Indie Orientali Olandesi, fino alle coste orientali dell'Africa - era largo oltre 3000 miglia, le probabilità statistiche di trovare l'Emden erano davvero scarse, anche perché von Muller osservava uno stretto silenzio radio. Egli, infatti, usava la radio per ascoltare, non per trasmettere, e questo gli consentiva di evitare l'inseguimento. Nonostante l'intercettazione dei messaggi - il codice identificativo (QDM) dello HMS Hampshire era diventato familiare - non permettesse di determinare un rilevamento (le tecniche di radiogoniometria dovevano ancora essere inventate), la potenza del segnale forniva un'indicazione approssimativa della distanza e poteva quindi essere usata per manovrare e allontanarsi da un inseguitore. Ma la vera sicurezza dell'Emden era dovuta alla vastità del mare, e così alla fine d'ottobre von Muller decise di trasferirsi in acque nelle quali non aveva ancora condotto attacchi, ovvero dall'altra parte dell'Oceano Indiano, nell'angolo formato dal Corno d'Africa e dalla penisola arabica. Per arrivarci intendeva rifornirsi di carbone prima al largo di Sumatra, dalla Buresk catturata, e quindi nelle

remote isole Cocos, dall'altra parte dello Stretto della Sonda, fra Sumatra e Giava. Quella mossa era una sorta di finta, per far credere al nemico che la sua meta fosse l'Australia. Il 31 ottobre trovò la Buresk, che portava notizie preoccupanti. Sia la Pontoporos che la Markomannia, le carboniere originarie, erano state catturate dall'HMS Yarmouth. Dato che i loro equipaggi erano all'oscuro del suo nuovo piano, von Muller non si perse d'animo e inviò un'altra carboniera catturata, la Exford, ad attenderlo nell'isola di North Keeling, verso cui si diresse lentamente. Una parte del suo piano prevedeva, prima del rifornimento di carbone, di distruggere la stazione radio e cablogrammi dell'isola Direction, appartenente al gruppo delle Cocos, sia per coprire le sue mosse che per aumentare l'apprensione dei britannici. Nelle prime ore del 9 novembre, sulla motolancia a vapore e su due lance dell'Emden furono imbarcati marinai armati al comando del Kapitànleutnant von Mùcke, che avevano il compito di distruggere il traliccio dell'antenna radio e i terminali dei cavi. L'Emden le seguì. Le isole Cocos erano una romantica anomalia, una colonia privata di proprietà della famiglia Clunies Ross per concessione della Regina Vittoria. Per l'impero britannico era importante solo come nodo della rete di comunicazione radio e via cavo, e la gestione era affidata ai tecnici della Eastern Telegraph Extension Company. Tuttavia, nel 1914 i tecnici telegrafici britannici nelle isole lontane si consideravano agenti del governo imperiale, e quelli dell'isola Direction erano gente di carattere. Prima che il gruppo di von Mùcke prendesse terra, e dopo che von Muller ebbe insolitamente trasmesso nel momento sbagliato il messaggio alla Buresk di raggiungerlo, chiesero via radio: «Quale codice? Che nave siete?». L'Emden iniziò subito a disturbare le trasmissioni, ma la stazione riuscì a inviare altri due messaggi, ripetuti più volte - «Strana nave in ingresso» e «SOS, c'è l'Emden» - proprio mentre arrivava von Miicke. Von Muller aveva commesso un errore disastroso. Il giorno precedente l'Emden aveva captato un codice identificativo che venne giustamente interpretato come quello di un'unità da guerra nemica, ma i suoi operatori avevano stimato che la trasmittente si trovasse a 200 miglia di distanza e che si stesse allontanando verso sud. Pertanto von Muller ritenne che stesse navigando alla volta dell'Africa Su-doccidentale Tedesca, dove ì ribelli boeri avevano dato vita a una rivolta antibritannica. Il messaggio venne quindi ritenuto di scarso valore, mentre era di capitale e fatale importanza. L'isola Direction sapeva che proveniva dall'HMS Minotaur, un incrociatore corazzato, e fu a questa

unità che inviò il messaggio quando intercettò la trasmissione dell'Emden alla Buresk. Il Minotaur non era vicino, ma stava navigando in compagnia dell'incrociatore da battaglia giapponese Ibuki e delle navi della Regia marina australiana Melbourne e Sydney, due incrociatori leggeri come l'Emden ma più veloci e meglio armati. Formavano la scorta del primo convoglio imperiale che lasciava l'Australia e, dal momento della partenza del Minotaur, mantenevano il silenzio radio. Il comandante del convoglio decise rapidamente di distaccare il Sydney, che si trovava a due sole ore di navigazione dall'isola Direction, e gli inviò un segnale ottico. Il Sydney partì a 26 nodi. Intanto a bordo dell'Emden si stavano commettendo altri errori. Se von Muller avesse subito avvertito von Miicke, questi avrebbe potuto radunare il suo gruppo da sbarco e fuggire. Non sarebbe stata una cosa semplice, ma teoricamente fattibile. I due, però, volevano distruggere sia la stazione radio sia quella delle trasmissioni via cavo, perciò indugiarono. Anche quando all'orizzonte comparve del fumo, von Muller decise che si trattava della Buresk, da lui chiamata, anche perché il messaggio ricevuto dall'albero di maestra parlava di due alberi e un solo fumaiolo, ed erano dati che corrispondevano. Tuttavia, fra le 9 e le 9.15 il quadro cambiò minacciosamente: i fumaioli erano più di uno, e ciò non poteva che significare una nave da guerra. Von Muller fece suonare diverse volte la sirena e la campana d'allarme, e alzò a riva la bandiera indicante la lettera A del codice internazionale dei segnali per far sapere che stava salpando l'ancora. Ciononostante, mentre la motolancia a vapore stava prendendo il largo l'Emden iniziò a muoversi. Il gruppo da sbarco fece gesti disperati, ma l'Emden acquistò lentamente velocità. Alle 9.17 aveva già raggiunto il mare aperto e il suo equipaggio si stava portando ai posti di combattimento. Il Sydney, con 8 cannoni da 152 millimetri contro i 10 da 104 millimetri dell'Emden, e 2 nodi di velocità di vantaggio, era destinato a vincere lo scontro imminente, a meno che il suo equipaggio non fallisse la prova; ma faceva parte di una marina ancor più giovane di quella tedesca ed era determinato a prevalere. Oltretutto, l'Emden aveva lasciato dieci dei suoi puntatori principali a terra. Fu la nave tedesca ad aprire il fuoco alle 9.40, andando a segno con la terza salva. Da quel momento in poi, il maggior peso delle granate del Sydney iniziò a farsi sentire. Alle 10 avevano già provocato gravi danni e, nel corso dell'ora successiva, ridussero l'Emden a pezzi. I tedeschi rimasero risolutamente ai loro posti, sparando 1500 granate, ma alle 11.15 gran parte dei cannoni erano stati messi fuori

uso e von Muller portò il relitto a incagliarsi sull'isola North Keeling. I superstiti evitarono di fare l'orrenda fine degli uomini di Cradock nelle gelide acque del Pacifico sudorientale e rimasero a bordo finché, il giorno dopo, furono fatti prigionieri dal Sydney. Ma la saga dell'Emden non era ancora finita. Prima che il Sydney potesse ritornare all'isola Direction, von Mùcke aveva requisito una goletta mercantile che aveva trovato nel porto, vi aveva imbarcato il suo gruppo da sbarco ed era salpato alla volta di Sumatra. Qui trovò una carboniera tedesca che lavorava nel commercio locale, di cui si appropriò con la cooperazione del comandante. A bordo di questa nave lui e i suoi uomini attraversarono l'Oceano Indiano fino allo Yemen, nell'Arabia meridionale, un possedimento della Turchia alleata dei tedeschi. Dopo avervi abbandonato la nave, requisì alcune imbarcazioni locali e risalì il Mar Rosso, quindi proseguì a dorso di cammello, combattè una vittoriosa battaglia contro i beduini, raggiunse la ferrovia di Hejaz - che sarebbe stata distrutta da Lawrence d'Arabia durante la rivolta araba - e giunse infine da eroe a Costantinopoli, la capitale turca, il 23 maggio 1915. Gran parte degli uomini dell'Emden che aveva portato dall'isola Direction sopravvissero per raccontare questa straordinaria avventura.

La Battaglia delle Falkland In conclusione, era stata la radio a segnare la fine dell'Emden. Von Miiller aveva osservato scrupolosamente tutte le regole nel mantenere il silenzio radio, ma il suo desiderio di incrementare i successi della nave attaccando l'avamposto con la stazione radio dell'isola Direction lo portò sotto il tiro dei più potenti cannoni nemici. Un simile desiderio avrebbe segnato la sorte anche della squadra di von Spee. Dopo la spettacolare vittoria su Cradock a Coronel, l'ammiraglio tedesco assaporò un breve trionfo a Valparaiso. Era uno strano scenario per celebrare una sconfitta del potere navale britannico: malgrado la presenza di una nutrita colonia tedesca, la passeggiata di quel porto cileno era infatti dominata, allora come oggi, dal monumento del principale eroe navale del Cile, che comandò la flotta durante la guerra d'indipendenza contro la Spagna: l'ammiraglio britannico Lord Thomas Cochrane. Inoltre, per quanto forte fosse in Cile l'influenza tedesca, il governo di quella repubblica era ansioso di mantenere le proprie credenziali di neutralità. Al suo arrivo fu detto a von Spee che gli sarebbe stato concesso il limite legale di ventiquattr 'ore per uno scalo da parte di un massimo di tre navi. Von Spee fece entrare in porto lo Scharnhorst, lo Gneisenau e il Nurnberg, inviando il Dresden e il Leipzig sull'isola Mas Afuera, così lontano dalla costa che pensò, a ragione, di

potervi infrangere impunemente le regole di neutralità. Mentre si trovava a Valparaiso, nel cui porto erano ormeggiate 32 navi mercantili tedesche, ricevette via cavo istruzioni da Berlino. Lo informavano che navi militari nemiche stavano operando in tutto il Pacifico centrale, le Indie occidentali e l'Atlantico meridionale, e gli consigliavano di concentrare le sue navi e di cercare di «aprirsi la strada verso casa».34 Il telegramma di Berlino, e le notizie raccolte dai tedeschi sul luogo, lo convinsero che l'unica scelta era lasciare il Pacifico meridionale. Navi britanniche e australiane gli chiudevano il passo a ovest verso l'Oceano Indiano; le potenti squadre giapponesi si stavano raccogliendo nelle isole del Pacifico centrale; forze britanniche e francesi bloccavano l'uscita dal Canale di Panama verso i Caraibi. Nonostante in Atlantico e alla sua estremità vi fossero concentrazioni nemiche ancor più consistenti, la sua unica speranza di fuga risiedeva nel riuscire a evitarle, magari approfittando delle cattive condizioni meteorologiche, in una corsa lungo l'Atlantico meridionale verso le acque più a nord. Fu incoraggiato in questo da un ulteriore messaggio da Berlino, recapitatogli da Valparaiso il 18 novembre, nel quale si ipotizzava che unità della Flotta d'alto mare potessero essere inviate per scortarlo nel Mare del Nord. Il messaggio era poco sincero, per non dire disonesto, dato che l'Ammiragliato tedesco aveva già imparato a proprie spese, con dolorose esperienze, quanto la Royal Navy controllasse da vicino i passaggi attraverso i quali von Spee sarebbe dovuto transitare. Nei giorni successivi alla vittoria di Coronel, von Spee sembrava comprensibilmente assillato dai dubbi. In vista della fuga nell'Atlantico meridionale doppiando Capo Horn, indugiava dirigendosi a sud. Si rifornì alla meglio dalle carboniere inviate dagli agenti tedeschi nel labirinto di baie e fiordi che entrano in profondità nella costa cilena poco sopra Capo Horn. Mentre procedeva zigzagando verso sud ricevette notizie del crollo dell'impero oltremare del Kaiser. Von Spee sapeva che i possedimenti tedeschi nel Pacifico - Nuova Guinea, Samoa, le Bismarck, le Marianne, le Caroline - erano già caduti nelle mani di australiani, neozelandesi e giapponesi. Adesso seppe che stavano per perdere anche l'Africa Tedesca. Forse covava ancora la speranza che la rivolta dei boeri nell'Africa Sudoccidentale Tedesca potesse distrarre la forza navale britannica, e questo avrebbe influito sulla sua valutazione dello schieramento di forze della Royal Navy nell'Atlantico meridionale. Il 6 dicembre, al largo dell'isola Picton, nei pressi di Capo Horn, von Spee decise di effettuare uno sbarco nella colonia britannica delle isole Falkland,

nell'Atlantico meridionale. Motivò l'azione dicendo ai suoi comandanti che la squadra avrebbe potuto distruggere le riserve di carbone e la stazione radio che vi si trovavano, e che le informazioni non indicavano navi da guerra britanniche nelle vicinanze; riteneva, infatti, che quelle disponibili si fossero dirette in Sudafrica. Sperava altresì di catturare il governatore come rappresaglia per la cattura di quello delle Samoa tedesche. A parte il governatore, una questione di ripicca, i motivi addotti da von Spee per attaccare le Falkland evidenziavano un errore di valutazione: forse era stato in mare troppo a lungo, troppo a lungo nella solitudine del comando. L'attacco non avrebbe fatto altro che attirare l'attenzione sulla sua posizione, senza danneggiare il nemico. Non si trattava di una decisione razionale. Avrebbe infatti portato alla distruzione della Squadra incrociatori dell'Asia orientale, in circostanze terribilmente analoghe a quelle della sua vittoria sulle navi e sugli uomini dell'ammiraglio Cradock. Coronel aveva fatto infuriare la popolazione britannica e la Royal Navy. Subita dopo aver ricevuto la notizia della disfatta, Winston Churchill, il vertice politico dell'Ammiragliato nella sua qualità di Primo Lord, e l'amrruragrio Fisher, il suo vertice militare quale Primo Lord del mare, avevano concordato sulla necessità di vendicarsi. Il 4 novembre venne ordinato all'ammiraglio Stoddart, nominalmente comandante della 5a Squadra incrociatori ma di fatto l'ufficiale più alto in grado nelle acque sudamericane, di disporre una serie di incrociatori lungo le rotte commerciali al largo del Brasile. Lo stesso giorno venne diramato un altro ordine eccezionale. Inizialmente Churchill aveva pensato di distaccare uno dei suoi preziosi incrociatori da battaglia della Grand Fleet di Scapa Flow, appoggiato dall'incrociatore corazzato Defence, che le incertezze dell'Ammiragliato avevano in precedenza negato a Cradock. Ora Fisher, nuovamente Primo Lord del mare dal 1° novembre, mostrava il suo leggendario dinamismo. Convinse Churchill che la situazione nell'estremo Sud richiedeva di mettersi doppiamente al sicuro e di inviare due incrociatori da battaglia anziché uno solo. Fu ordinato immediatamente all'Invincible e all'Inflexible di salpare, rifornirsi di carbone nei porti della Manica e procedere verso l'Atlantico meridionale. Avrebbero prima fatto nuovamente rifornimento in Portogallo, quindi si sarebbero diretti ad Abrolhos Rocks, al largo della costa brasiliana, dove si sarebbero uniti agli incrociatori di Stoddart, Carnarvon, Cornwall, Kent e Glasgoiv; il Glasgow, l'unico superstite della Battaglia di Coronel, si trovava in quel momento in riparazione a Rio de Janeiro. La squadra di

Stoddart comprendeva anche le navi di linea corazzate Macedonia e Oratna. Una volta riunite, le navi si sarebbero dirette a sud, al comando dell'ammiraglio Sir Doveton Sturdee, che stava giungendo con gli incrociatori da battaglia. Fisher aveva una forte antipatia per Sturdee e lo aveva autorizzato a partire solo per allontanarlo dall'Ammiragliato, dove prestava servizio quale capo di stato maggiore. Ciononostante rappresentava una scelta valida, trattandosi di un vero professionista, di un appassionato di tattica teorica e di un uomo di carattere. Inoltre aveva capito l'importanza cruciale di mantenere il silenzio radio. Messo sull'avviso dal fatto inquietante che, mentre navigava verso sud, le stazioni radio francesi in Africa occidentale trasmettevano gli identificativi delle navi da guerra alleate, disse ai propri operatori a bordo dell'Invincible e dell'Inflexible che «l'uso incauto della radio poteva provocare danni irreparabili. Non bisogna mai premere il pulsante se non è assolutamente necessario». In realtà, il suo controllo della sicurezza radio fu meno assoluto di quanto pensasse. Fermandosi per rifornirsi di carbone nel porto lusitano di Sào Vicente, rivelò la presenza delle sue due grosse navi in Atlantico e la notizia fu trasmessa dagli operatori della Western Telegraph Company ai loro colleghi in Sudamerica. Gli agenti tedeschi seppero così dell'arrivo delle navi di Sturdee ad Abrolhos ; Rocks il 24 novembre, ma, per un'inspiegabile svista, la notizia non venne comunicata a Berlino, e quindi non giunse a von Spee, che si trovava ancora al largo del Cile, dove avrebbe potuto riceverla dai funzionari tedeschi del luogo. Fatto ancor più grave, il console tedesco a Buenos Aires, malgrado fosse venuto a conoscenza dei movimenti di Sturdee il 24 novembre, non lo telegrafò al di là delle Ande fino a Valparaiso, ma inviò la notizia a Punta Arenas mediante un vapore che avrebbe impiegato una settimana per giungervi e dove, di fatto, la squadra tedesca non fece scalo. La sfortuna di von Spee fu aggravata da cattive valutazioni. Anziche' spostarsi il più velocemente possibile in Atlantico, per la prevista navigazione verso casa, si attardò attorno a Capo Horn, caricando carbone di cui in realtà non aveva bisogno. Avrebbe potuto prendere la decisione di attaccare le Falkland diversi giorni prima, e in quel caso non avrebbe trovato ad aspettarlo gli incrociatori da battaglia assetati di vendetta. Per von Spee fu un'ulteriore sfortuna il fatto che anche Sturdee avesse indugiato durante il proprio viaggio verso sud, rifornendosi con calma ad Abrolhos Rocks e conducendo un addestramento al tiro contro bersagli rimorchiati, durante il quale un cavo si attoreigliò su un'elica

dell'Invincibile; per liberarla fu necessario far immergere un sommozzatore, cosa che provocò un ulteriore ritardo. Di conseguenza, la squadra giunse a Stanley, il porto delle Falkland, solamente il 7 dicembre, quando von Spee avrebbe potuto benissimo essere arrivato e ripartito già da una settimana. Il fatto che vi fosse giunto senza che i tedeschi avessero la minima idea della sua vicinanza era dovuto al grande sforzo fatto da Sturdee di preservare la sicurezza delle informazioni, ovvero al suo ordine tassativo che qualsiasi messaggio radio venisse trasmesso dal Bristol o dal Glasgow, la cui presenza in zona era nota al nemico.35 Dopo essere sfuggito al disastro di Coronel, il Glasgow si era già recato una prima volta alle Falkland insieme alla barcollante Canopus, che aveva lasciato sul posto, e aveva proseguito per Rio de Janeiro dove, grazie alla compiacenza brasiliana, era stato messo in bacino; ora stava compiendo il suo viaggio di ritorno. Quando arrivò, insieme all'Invincible e all'Inflexible, e agli altri incrociatori Carnarvon, Kent, Cornwall e Bristol, il comandante del Glasgow e il suo equipaggio trovarono la sonnacchiosa Stanley molto cambiata. Su incitamento dell'Ammiragliato, trasmesso attraverso la stazione radio locale, la colonia era stata posta in stato di difesa. La Canopus era stata fatta arenare su un banco di fango che consentiva ai suoi cannoni da 305 millimetri di controllare l'accesso e l'avvicinamento al porto, i suoi fanti di marina erano stati inviati a terra a rinforzare la milizia locale, i suoi cannoni leggeri erano stati smontati per allestire una potenza di fuoco lungo i moli, e l'ingresso del porto era stato bloccato con mine controllate elettricamente. Dopo che, il 7 dicembre, le navi di Sturdee entrarono in rada, era diventato impossibile conquistare Stanley, rapire il governatore, incendiare le cataste di carbone e distruggere la stazione radio. In quel momento, per i britannici si trattava di pericoli secondari. Il problema era se fosse possibile catturare von Spee. L'ammiraglio tedesco stava operando sulla base di dati diversi. La sua decisione di attaccare le Falkland era influenzata anche dal fatto che avrebbe potuto rifornirsi abbondantemente di carbone dalle scorte di Stanley e che, incendiando il rimanente e provocando altre distruzioni, avrebbe privato la Royal Navy della sua più importante base nell'Atlantico meridionale, compreso il suo centro di comunicazione. Sulla base delle informazioni in suo possesso scartava la possibilità della presenza di una flotta britannica più forte della sua; l'ultimo rapporto radio ricevuto, la notte del 6 dicembre, dalla carboniera Amasie diceva che il porto era vuoto, fatta eccezione per la Canopus. In quel momento il messaggio era esatto, divenne

falso nel giro di venti-quattr'ore, quando arrivò Sturdee, a dimostrazione del primato delle informazioni in tempo reale. Il «tempo reale» favorì forse Sturdee al di là dei suoi meriti. Se avesse navigato a tutta forza da Abrolhos Rocks, anziché guidare il suo gruppo di navi in formazione di ricerca in linea verso sud, sarebbe giunto a Stanley abbondantemente in tempo per essere avvistato, il che avrebbe permesso di avvertire von Spee. Dopo aver evitato questo pericolo, ora ne correva un altro insistendo nell'entrare con calma nel porto di Stanley, fatto strano per un uomo deciso come lui. All'ora della prima colazione dell'8 dicembre, solo il Carnarvon e il Glasgow avevano terminato il rifornimento; i due incrociatori da battaglia avevano ancora le carboniere lungo bordo; il Kent non aveva iniziato il rifornimento, mentre il Cornwall e il Bristol avevano i motori aperti per manutenzione. Fu a una squadra impreparata che, alle 7.56, il Glasgow alzò a riva le bandiere indicanti «nemico in vista». L'allarme era giunto per primo da Sapper Hill, una delle quote che circondavano Stanley e che sarebbe stata presa d'assalto dai soldati della task force britannica sessantotto anni dopo, nel 1982.36 Von Spee, che all'inizio della sua guerra di corsa aveva avuto un piglio assolutamente sicuro, aveva ora aggiunto un ultimo e fatale sbaglio alla sua lista cumulativa di errori di calcolo; anziché mandare avanti i suoi incrociatori leggeri, la cui velocità avrebbe consentito loro di sfuggire alla trappola e avvertire il resto della squadra, usò lo Gneisenau quale unità di testa, insieme al più veloce Nurnberg. Così le due navi, incapaci di difendersi a vicenda o di sfuggire all'inseguimento, si avviarono a capofitto verso il disastro. Von Spee, che avanzava lentamente a poppa a bordo dello Scharnhorst, aveva ordinato alla sua squadra di essere pronta per l'azione alle 5.30. Alle 8.30 il comandante dello Gneisenau, ormai abbastanza avanti, vide del fumo alzarsi su Stanley, ma ritenne che si trattasse delle scorte di carbone date alle fiamme, come avevano fatto i francesi a Tahiti tre mesi prima in occasione dell'incursione della squadra. E vide anche il supporto dell'antenna radio della colonia. Fu solo dopo le 9.00 che venne a sapere da un ufficiale posizionato sulla coffa di trinchetto che erano visibili anche alberi a tripode di navi nel porto di Stanley. E alberi a tripode potevano significare una sola cosa: navi britanniche con cannoni pesanti. Il capitano Michael-Julius Màrker, comandante dello Gneisenau, aveva sempre dubitato della convinzione di von Spee secondo cui tutte le navi pesanti britanniche nelle acque meridionali erano dirette in Africa, dove le truppe tedesche e i ribelli boeri stavano conducendo la loro guerra

coloniale. Il suo scetticismo stava per trovare conferma. Non appena lo Gneisenau si portò a tiro, la Canopus aprì il fuoco dal banco di fango con i suoi vecchi cannoni da 305 millimetri. Schegge di granata colpirono il fumaiolo poppiero dello Gneisenau a oltre 11 chilometri di distanza. Sia lui che il Niirnberg avevano già invertito la rotta e stavano aumentando la velocità, ma siccome il Niirnberg rimase lealmente a fianco della nave più grossa, non superarono i 20 nodi. Furono ben presto inseguiti dal Kent, un incrociatore corazzato capace di toccare i 23 nodi, quindi dall'incrociatore leggero Glasgow, che filava 25 nodi, e dal Carnarvon. L'ultimo a salpare fu il gemello Cornwall, che raggiunse ben presto i 22 nodi. Prima di lui avevano preso il largo gli incrociatori da battaglia, entrambi capaci di raggiungere i 28 nodi. Von Spee, sentendo la notizia degli alberi a tripode, ne aveva ovviamente concluso che fossero presenti delle corazzate britanniche, probabilmente delle classi Iron Duke e Orion, che avevano velocità massima di 20-21 nodi; è possibile che, dopo il suo arrivo mal calcolato, avesse stimato di poter fuggire. La rapida ritirata dello Gneisenau aveva dato loro un vantaggio di mezz'ora o forse di un'ora, e alle latitudini antartiche era sempre possibile imbattersi in una nebbia avvolgente. La Squadra incrociatori dell'Asia orientale si allungò, con lo Scharnhorst e lo Gneisenau che tentavano disperatamente di superare i 20 nodi. Marker avrebbe voluto combattere, e questo suo ardore aveva una logica. Gli incrociatori corazzati tedeschi avrebbero potuto infliggere danni devastanti se avessero attaccato subito. L'ancoraggio era affollato, era chiaro che solo poche navi britanniche avevano le caldaie in pressione, la maggior parte non erano corazzate o lo erano scarsamente, e perfino l'Inflexible e l'Invincible, i primi e quindi più vecchi incrociatori da battaglia della flotta, non avevano una corazzatura molto superiore a quella di cui disponevano il Good Hope e il Monmouth. Tuttavia, von Spee aveva risposto alla sua richiesta di proseguire con il messaggio: «Non accettare lo scontro, dirigersi a est a tutta forza».37 Alle 9.45, quando gli incrociatori da battaglia lasciarono Stanley, la squadra tedesca si dirigeva verso l'orizzonte. Era una giornata soleggiata, come lo era stata la serata di Coronel, ma il tempo favoriva von Spee ancor meno di quanto avesse favorito Cradock. Nell'estate antartica avevano di fronte otto ore di luce. Alle 10.20 Sturdee fece issare il segnale nelsoniano di «caccia generale», che di fatto risaliva a prima di Nelson. Alle 10.50 Sturdee, conscio che il tempo giocava a suo favore e volendo evitare di disperdere la sua squadra, fece ridurre la

velocità degli incrociatori da battaglia in modo che le navi più lente potessero tenerne il passo. Ciononostante continuarono a recuperare terreno sul nemico ed era evidente che ben presto i grossi cannoni degli incrociatori da battaglia avrebbero cominciato a farsi sentire. Alle 12.50, dopo aver fatto pranzare gli equipaggi, Sturdee ordinò: «Attaccare il nemico». L'Inflexibile e l'Invincible aprirono il fuoco a una distanza stimata di 16 chilometri; il Glasgoxv, l'unica altra nave in grado di tenere il loro passo, non aveva quella gittata. Quando la distanza si ridusse a 15 chilometri, von Spee ordinò ai suoi incrociatori leggeri di sganciarsi - così come Cradock aveva ordinato di fare al Glasgow a Coronel - e questi virarono e si diressero verso il Sudamerica. Furono inseguiti dal Kent, dal Cornwall e dal Glasgow; adesso il Carnarvon riusciva a tenere il passo degli incrociatori da battaglia. Fra le 13.20 e le 14 furono attaccati in modo molto efficace dai tedeschi, i cui cannoni da 208 millimetri avevano una gittata superiore a quella dei 305 millimetri britannici, anche se potevano fare pochi danni. Le navi di von Spee approfittavano anche delle emissioni dei fumaioli che pregiudicavano il calcolo della distanza da parte britannica. Grazie a un'astuta manovra, von Spee riuscì per un certo periodo a portarsi a una distanza tale da permettere all'armamento secondario di colpire i bersagli. La sua spavalderia preoccupò Sturdee, che, non potendo rischiare di danneggiare le sue navi a una tale distanza dagli arsenali, si sganciò. Ridusse nuovamente la distanza solo dopo le 15, quando i suoi ufficiali addetti al tiro e gli uomini nelle torrette iniziarono a prendere le misure del nemico. Allora la sua maggiore potenza di fuoco cominciò a farsi sentire e alle 16 lo Scharnhorst aveva incassato così tante bordate da 305 millimetri che era evidente che sarebbe affondato di lì a poco. Le sue sovrastrutture erano distrutte e il fuoco ardeva nello scafo. Von Spee si diresse verso il nemico nel tentativo di sparare l'ultima cartuccia con i siluri, ma alle 16.17, con il mare che lambiva la coperta, lo Scharnhorst si rovesciò e affondò. Non vi furono superstiti, così come non ve n'erano stati sul Montnouth e sul Good Hope. Con lo Gneisenau ancora energicamente in azione, i britannici non potevano fermarsi per calare le scialuppe, cosicché proseguirono lasciando coloro che non erano morti per il fuoco e le esplosioni ad annegare nelle acque ghiacciate. Fra le vittime vi erano von Spee e i suoi figli. Màrker, sullo Gneisenau, doveva ora difendersi da tre nemici, i due incrociatori da battaglia e il Carnarvon. La sua situazione era disperata, ma rifiutava di arrendersi. La nuova marina tedesca stava cercando di farsi una

reputazione di tenacia pari a quella della vecchia padrona dei mari. Alle 18, mentre 200 superstiti degli 850 marinai originari acclamavano il Kaiser, il mare irruppe sulla coperta spazzata dal fuoco e lo Gneisenau si rovesciò. Le navi britanniche raccolsero 190 uomini: Màrker non era fra loro. Kent, Cornwall e Glasgow, l'unica nave ad aver combattuto in entrambe le battaglie sudamericane del 1914, raggiunsero rapidamente gli incrociatori leggeri cui von Spee aveva ordinato di mettersi in salvo. Il Leipzig fu affondato dal Glasgow e dal Cornwall: la sua bandiera garriva ancora quando a bordo erano rimasti in vita solo 18 uomini. Il Niirnberg fu affondato dal Kent: furono raccolti 12 membri dell'equipaggio, ma soltanto 7 sopravvissero all'assideramento provocato dalle gelide acque dell'Atlantico. Degli oltre 2000 marinai di Scharnhorst, Gneisenau, Niirnberg e Leipzig, quasi tutti morirono in azione. Il bilancio con le vittime britanniche di Coronel era quasi pari. Per il momento il Dresden era sfuggito ai suoi inseguitori e sarebbe rimasto fuori dalla loro portata per altri tre mesi. Inizialmente si nascose nel dedalo di insenature che penetravano in profondità nella costa cilena a nord di Capo Horn. Il suo comandante attese invano le carboniere per rifornirsi. Si avventurò quindi verso nord nel Pacifico, braccato dagli incrociatori britannici, che riuscì però a evitare o a battere in velocità. Ai primi di marzo 1915 la divisione informazioni dell'Ammiragliato ricevette tuttavia un telegramma tedesco intercettato da un agente in Cile che, dopo essere stato decifrato, rivelò che il Dresden era in attesa al largo di Coronel per rifornirsi di carbone. Il 14 marzo il Glasgow e il Kent, coordinando via radio i loro movimenti, trovarono infine il Dresden a Mas a Tierra - che con Mas Afuera forma il gruppo di isole interno dell'arcipelago Juan Fernàndez - e si avvicinarono. La nave tedesca aveva a bordo solo 8 tonnellate di carbone e si trovava all'ancora, senza alcuna speranza di fuga; un ultimo messaggio radio da Berlino, ritrasmesso dal Cile, aveva dato al comandante Fritz Emil Ludecke il permesso di accettare l'internamento. I britannici non attesero l'intervento delle autorità cilene. Il Glasgow aprì il fuoco e, anche se i tedeschi risposero, nel giro di pochi minuti inflisse tali danni da obbligare Ludecke ad alzare bandiera bianca. Quando il fuoco cessò, inviò una lancia a parlamentare per la resa, allo scopo di guadagnare tempo sufficiente per autoaffondarsi. Per una bizzarra coincidenza, l'ufficiale da lui scelto era il tenente di vascello Wilhelm Canaris, che nel corso della seconda guerra mondiale avrebbe diretto l'Abwehr, il servizio d'informazione militare

nazista. John Luce, il comandante del Glasgozv, rifiutò di negoziare, ma Canaris riuscì a far trascorrere il tempo necessario perché l'acqua e le cariche esplosive facessero colare a picco il Dresden. Lui e i membri superstiti dell'equipaggio furono poi internati dalla marina cilena. Finiva così, o quasi, la guerra di corsa tedesca oltremare. Il Kònigsberg, che non aveva mai fatto parte della Squadra incrociatori dell'Asia orientale, sarebbe sopravvissuto fino al luglio 1915, imboscato nel delta paludoso del fiume Rufiji, nell'Africa Orientale Tedesca, dove sarebbe stato distrutto dal fuoco di due monitori fluviali, il Severn e il Mersey, guidati da un aereo da osservazione, una forza inviata nei primi mesi dell'anno dall'Inghilterra con non poche difficoltà e costi elevati. La guerra di corsa tedesca non aveva mai minacciato la supremazia navale della Gran Bretagna, né danneggiato gravemente il suo commercio marittimo. L'Emden e il Karlsriihe, le due unità corsare più efficaci, avevano affondato in tutto 32 navi per complessive 143.630 tonnellate, su un totale di 19 milioni di tonnellate di naviglio britannico che solcavano i mari. Due degli incrociatori mercantili armati tedeschi, le navi di linea Kronprinz Wilhelm e Prinz Eitel Friedrich, avevano ottenuto risultati pressoché uguali, affondando 93.946 tonnellate, mentre la vera e propria Squadra incrociatori dell'Asia orientale non aveva affondato alcun mercantile. Tuttavia, gli incrociatori tedeschi avevano provocato un notevole allarme all'Ammiragliato e costretto a dirottare un elevato numero di navi da guerra in acque distanti, lontane dalle zone cruciali del confronto navale, il Mare del Nord e il Mediterraneo. Considerando la situazione del 12 novembre, mentre l'Inflexible e l'Invincìble si stavano dirigendo a sud verso le Falkland, Winston Churchill si lamentava che «lo sforzo delle risorse navali britanniche nei mari lontani era ora al suo apice: complessivamente, 102 navi di tutte le classi. Attualmente non potremmo mettere le mani su nessun'altra unità». A dire il vero, il totale comprendeva molte unità risalenti a prima della rivoluzione navale, inadatte a combattere nelle acque di casa, alle quali però bisognava aggiungere le navi francesi, russe e giapponesi, anche se queste ultime operavano solo nel Pacifico. Se è vero che il massimo impegno oltremare di incrociatori tedeschi è stato di 8 unità, il risultato strategico da essi ottenuto è stato indubbiamente notevole. Numerose navi britanniche e straniere erano state affondate (Monmouth, Good Hope, Zhemchug, Mousquet, Zelée) e altre danneggiate. I convogli imperiali che trasportavano in Europa i soldati australiani, neozelandesi, canadesi e indiani erano stati ritardati, e

parecchie navi britanniche e neutrali amiche, che trasportavano rifornimenti essenziali, erano rimaste confinate nei porti per paura di essere catturate o affondate, in posti lontani fra loro come San Francisco, Rangoon e Calcutta. Insomma, la Kreuzerkrieg (la guerra di corsa) non poteva essere archiviata come un fallimento. Eppure, alla fine aveva fallito. Il prestigio della Royal Navy, intaccato da Coronel, era stato totalmente ripristinato dalla vittoria delle Falkland, mentre quello della giovane marina tedesca, dopo il brillante episodio di Coronel e i folgoranti successi dell'Emden, era stato drasticamente ridimensionato. La marina del Kaiser terminò il 1914 come lo aveva iniziato: una forza armata con una reputazione da costruire. Per quali motivi la Kreuzerkrieg era fallita? Il costante bisogno di' carbone, che limitava la libertà d'azione degli incrociatori, e il fardelli delle carboniere che li accompagnavano furono una delle ragioni, anche se l'Emden si era rifornito solo otto volte e non era mai rimasto a corto di carbone. La vera difficoltà per i comandanti tedeschi potrebbe essere stata la mancanza di munizioni più che quella di carbone. Dopo Coronel, le riserve di munizioni di von Spee erano quasi dimezzate e quand'anche fosse riuscito a fuggire dalle Falkland, non avrebbe avuto munizioni sufficienti per aprirsi la strada fino a casa se fosse stato attaccato dalle navi britanniche nel Western Approaches o nel Mare del Nord. Il fatto di non aver schierato delle navi portamunizioni, com'erano state posizionate le carboniere, potrebbe essere considerato il principale errore commesso dall'Ammiragliato tedesco. Comunque, la guerra di corsa fallì, in ultima analisi, perché i tedeschi non potevano nascondere i movimenti delle loro navi. I britannici poterono trovare - spesso con grande rapidità, talvolta in tempo reale - numerose tracce della loro posizione, e farle circolare efficacemente fra l'Ammiragliato, i comandi locali e le unità navali all'inseguimento attraverso la rete mondiale via radio e via cavo. Nessuni tardo ostacolò la caccia o obbligò a rientrare alla base per riprendere una traccia interrotta, come invece era accaduto a Nelson dopo il primo scalo ad Alessandria d'Egitto. Vi furono anche degli errori. All'inizio, von Spee nascose i propri movimenti con grande cura, osservando il silenzio radio e ascoltando le trasmissioni delle navi alleate che non lo mantenevano. L'Emden fu assai abile a evitare l'HMS Hampshire nel Golfo del Bengala allontanandosi dal suo codice identificativo (QDM), cosa resa possibile dall'indebolirsi del segnale, un'anticipazione dei sistemi di radiogoniometria che la tecnologia dell'epoca non consentiva ancora. Von Spee fu ugualmente abile, nei giorni

che precedettero Coronel, nell'usare un'unica nave, il Leipzig, per trasmettere e ritrasmettere i messaggi, nascondendo così la dimensione della propria forza.38 Cradock non capì di essere ingannato. D'altro canto, von Mùller fu vittima della sua decisione avventata di attaccare le isole Cocos, un'azione non necessaria, che lo portò dritto in vista della stazione radio e provocò la trasmissione di quella che è forse stata la prima informazione in tempo reale dell'era elettronica: «Strana nave in ingresso». E così, in meno di due ore, giunse al porto il Sydney, con i suoi più potenti cannoni da 152 millimetri. Cradock fu anche incauto nella fase preliminare della Battaglia di Coronel, dato che le trasmissioni fra le sue navi svelarono al nemico la loro presenza, un'informazione integrata peraltro da quelle degli agenti tedeschi sulla costa. Tuttavia, altrettanto imprudente fu von Spee, che decìse di fidarsi di rapporti superficiali che parlavano di assenza di navi nel porto di Stanley e poi, solo per distruggerne la stazione radio di importanza non vitale, lanciò la propria squadra contro una posizione dominata dai grossi cannoni degli incrociatori da battaglia britannici, giunti sul posto senza essere stati rilevati grazie a una scrupolosa osservanza del silenzio radio, e la cui maggiore velocità e potenza di fuoco non gli permisero di fuggire. La prima guerra mondiale, per la sua parte navale, fu dominata a livello strategico dall'invenzione della radio. Le battaglie di Coronel e delle Falkland, per quanto diverse da tutte le altre del 1914-18, erano di tipo emergente. Prima del 1914, le flotte in guerra operavano alla ricerca l'una dell'altra, come avevano sempre fatto, agendo a vista e con segnali visivi. Dopo il 1914, le informazioni ottenute a vista potevano essere trasmesse a distanza infinita alla velocità della luce. Le marine avrebbero impiegato tempo per capire e applicare le potenzialità di questa nuova tecnologia, che aveva modificato per sempre la natura della guerra sul mare. Cradock e von Spee erano vittime del fatto di non aver capito il nuovo mondo, mentre Sturdee ne aveva beneficiato forse immeritatamente. Meno di trent'anni dopo la sua vittoria, una nuova dimensione elettronica, il radar, avrebbe praticamente azzerato l'importanza dell'informazione visiva. E il mondo di Nelson sarebbe scomparso per sempre.

V CRETA: I LIMITI DELLA CONOSCENZA PREVENTIVA

La guerra «senza fili» combattuta dall'agosto al dicembre 1914 nell'area meridionale dell'Atlantico e del Pacifico ha rappresentato l'episodio d'intelligence più interessante della Grande Guerra. Gli storici del fronte orientale avrebbero in seguito sostenuto che la schiacciante vittoria riportata nel 1914 dai tedeschi sui russi a Tannenberg, nella Prussia orientale, fu provocata dalla negligenza dell'esercito zarista nell'uso della radio. Rennenkampf e Samsonov, i comandanti della I e II della II Armata delle forze d'invasione russe, furono accusati di essersi comunicati via radio «in chiaro» (ovvero senza codificare o cifrare i loro messaggi) le posizioni che intendevano raggiungere il giorno successivo. Ricerche più accurate hanno mostrato che i tedeschi erano altrettanto negligenti e che, da ambo le parti, la causa non era la trascuratezza, ma la carenza di addetti alla cifra.1 Lo svolgimento della campagna del 1914 in Occidente non sembra essere stato condizionato da errori informativi, dato che furono pochi i messaggi importanti trasmessi via radio; i francesi, che usavano come trasmettitore la torre Eiffel a Parigi, disturbavano tutte le trasmissioni radio tedesche, ma senza effetti apprezzabili. Durante gli anni di guerra statica che seguirono, né la radio né le interferenze ebbero un ruolo significativo, dato che gli apparati a disposizione mal si adattavano alle condizioni delle trincee, e gran parte delle comunicazioni strategiche tattiche avvennero, secondo tradizione, tramite messaggi recapitati a mano, oppure via telegrafo o telefono. Si scoprì che era possibile intercettare qualche informazione, a causa delle anomalie della trasmissione terrestre, ma ciò avveniva per brevi periodi e, tutt'al più, a livello tattico. Le intercettazioni radio delle marine avevano un'importanza rilevante, nonostante sia la Grand Fleet britannica che la Flotta d'alto-mare tedesca avessero imparato a osservare scrupolosamente il silenzio radio. I britannici, sempre attenti a segnali indicanti l'«uscita» dei tedeschi nel Mare del Nord, raccoglievano ogni possibile messaggio. Tuttavia, nell'unica occasione in cui un avvertimento precoce avrebbe potuto fare la differenza, la tradizionale superbitas del corpo ufficiali della Royal Navy privò la flotta di questo vantaggio. Il 31 maggio 1916 il contrammiraglio Thomas Jackson, capo della divisione operazioni, visitò la divisione informazioni dell'Ammiragliato, nota come

OB 40 (Old Admiralty Building Room 40), per chiedere da dove i suoi radiogoniometri (dal 1914 la radiogoniometria aveva fatto progressi) stimassero provenisse il segnale tedesco DK, il codice identificativo della nave ammiraglia della Flotta d'alto mare tedesca. Gli fu risposto, correttamente, che la posizione era Wilhelm-shaven, e lui se ne andò senza spiegare il motivo della domanda. Jackson era il tipico ufficiale di marina operativo che non condivideva i propri pensieri con il personale non combattente dei servizi di intelligence, composto in gran parte da «esseri inferiori» quali istruttori navali, linguisti universitari e docenti di matematica. Se avesse spiegato il motivo per cui voleva sapere da dove proveniva il segnale DK, avrebbero potuto dirgli che la nave ammiraglia tedesca, per nascondere al nemico i propri movimenti, era solita lasciare a terra il suo codice identificativo e ne adottava uno diverso. Sulla base della sua domanda, furba solo a metà, Jackson telegrafò a Jellicoe, il comandante della Grand Fleet a Scapa Flow, rassicurandolo che la Flotta d'alto mare era ancora in porto. Che i tedeschi erano «usciti», Jellicoe lo venne a sapere da Beatty, il comandante dei suoi incrociatori da battaglia, il quale si era diretto verso sud sulla scorta di altre informazioni. Prese quindi anche lui il mare, ma senza forzare la velocità, in modo da risparmiare carburante, cosicché arrivò tardi all'incrocio con le corazzate nemiche al largo dello Jutland ed entrò in combattimento quando era ormai troppo tardi per tagliare loro la ritirata. La riluttanza dell'ammiraglio Jackson nel fidarsi del personale addetto alla cifra fece perdere alla Grand Fleet un'ottima opportunità per affondare la marina tedesca.2 Jackson era un uomo estremamente arrogante. Un tenente di vascello della riserva volontaria della Royal Navy, W.F. Clarke, appartenente al personale dell'OB 40, annotò: «Mostrava un disprezzo supremo per il [nostro] lavoro. Durante i [miei] turni non entrò mai nel mio ufficio se non in due o tre occasioni. Una volta venne per lamentarsi che maneggiando una delle scatole sigillate nelle quali gli venivano inviate le informazioni si era tagliato, e un'altra per dire, allorche i tedeschi adottarono un nuovo libro dei codici: "Grazie a Dio, non ho più bisogno di quella dannata roba"».3 La gente come Jackson, anche se non proprio come lui, era numerosa, e sarebbe dovuta trascorrere quasi una generazione prima che gli ufficiali addetti alle operazioni iniziassero ad accettare l'idea che le informazioni «grezze» avevano un valore a patto che venissero interpretate correttamente, come spesso riuscivano a fare gli ufficiali dell'intelligence che le raccoglievano giorno dopo giorno. L'OB 40,

però, aveva anche i suoi estimatori. Quasi fin dall'inizio del conflitto, infatti, iniziò a fornire informazioni cruciali, fra cui il preavviso dell'incursione contro le città della costa orientale inglese di Scarborough, Hartlepool e Whitby il 16 dicembre 1914.4 Se non fosse stato per un errore nella segnalazione ottica commesso dall'aiutante di bandiera di Beatty - che avrebbe ripetuto lo stesso errore in altre tre occasioni e, allo Jutland, con effetti disastrosi -, l'incursione di Scarborough avrebbe potuto portare alla distruzione della forza di incrociatori da battaglia tedeschi.5 L'OB 40 esisteva solamente dall'8 novembre ed era stato creato grazie a un colpo di fortuna informativo. Alla fine d'ottobre i russi avevano consegnato ai britannici una copia del principale libro dei codici navali tedeschi (SKM), nonché una raccolta di carte quadrettate usate per indicare le zone di mare. Erano state recuperate dal Magdeburg, un incrociatore leggero tedesco andato perduto nel Baltico il 26 agosto. L'OB 40 entrò poi in possesso del libro dei codici usato per le comunicazioni fra le unità navali e mercantili tedesche (HVB), trovato a bordo di un piroscafo internato in Australia all'inizio della guerra. Infine ebbe fra le mani il libro dei codici usato dagli ufficiali superiori tedeschi (VB), rimasto presumibilmente impigliato nelle reti di un motopeschereccio britannico al largo dell'Olanda il 30 novembre, in una zona dove il 17 ottobre erano state affondate quattro motosiluranti tedesche.6 Fu grazie a quel materiale, e alle intercettazioni raccolte attraverso una catena di stazioni d'ascolto allestita in tutta fretta, che l'OB 40 si mise al lavoro. Fu agevolata dall'uso molto libero della radio fatto dai tedeschi - in parte dovuto alla rimozione dei loro cavi oceanici operata dalla nave posacavi britannica Telconia il 4 agosto 1914 - ma soprattutto dal tipo di sistemi usati dai tedeschi per occultare le loro comunicazioni. La scrittura segreta ha due forme, note ai crittologi rispettivamente come «codici» e «cifra». La cifra è un metodo che dissimula il significato alterando le forme del linguaggio per «trasposizione» o per «sostituzione». La trasposizione, una tecnica così antica che non si ha traccia delle sue origini, consiste nel cambiamento dell'ordine delle lettere; il sistema più semplice, conosciuto da qualsiasi studente appassionato di cifra, è di spostarsi di una lettera lungo l'alfabeto, in modo che A diventi B, B diventi C, e così via. «Il gatto è seduto sul tappeto» viene quindi registrato come «JM HBUUP F TFEVUP TVM UBQQFUP»; è improbabile, però, che un tale risultato tenga impegnato a lungo un intercettatore. Ma vi sono molti altri modi per complicare un messaggio utilizzando la tecnica della trasposizione. Uno dei

più semplici è quello di riunire i vari gruppi di lettere in un'unica stringa - JMHBUUPFTFEVUPTVMUBQQFUP - per nascondere la lunghezza delle parole che costituiscono la frase, ma anche questo sistema non garantisce un livello di protezione molto elevato. Un altro, più sofisticato, è quello in cui ci si sposta di due o tre o dieci lettere lungo l'alfabeto. Se la semplice trasposizione è alla base della cifra, le ferree leggi dell'«analisi di frequenza» consentiranno comunque al risolutore di venirne a capo. Per esempio, la legge della frequenza rivela che, in inglese, la lettera più ricorrente in un testo scritto è la E, seguita dalla A, e così via. Le tavole delle frequenze, note a tutti i crittologi, forniscono un rapido sistema di decifrazione. Le frequenze sono ovviamente diverse nelle varie lingue - per esempio, la Z, rara in inglese, è molto comune in polacco -, ma le tavole hanno sempre la meglio. Almeno finché non vengono introdotte ulteriori complicazioni. I crittografi - coloro che scrivono i messaggi in cifra o in codice - ne hanno escogitate parecchie. Quella forse più nota, e difficile da violare, è la griglia alfabetica, che organizza le ventisei lettere dell'alfabeto romano (ridotte a 25 combinando le lettere I e J) in una matrice quadrata cinque per cinque, numerando le colonne. Se A è la prima ìettera nell'angolo in alto a sinistra, questa verrà indicata con la cifra 11, e così via fino alla Z, che sarà 55. Nella sua forma più elaborata, nota come «cifrario di Vigénère», dal nome del suo inventore francese del XVI secolo, Blaise de Vigénère, la matrice è ventisei per ventisei, e presenta un problema di frequenza di elevata difficoltà. Non è I irrisolvibile, ma per lungo tempo si è pensato che lo fosse.7 Si possono escogitare ulteriori complicazioni, soprattutto quando, nelle trasposizioni, i crittologi iniziano a usare i numeri al posto delle lettere. Nel corso del XVII secolo, per esempio, i principali crittografi di Luigi XIV, i Rossignol padre e figlio, elaborarono un sistema - una strana via di mezzo fra la trasposizione e la sua alternativa nella cifratura, la sostituzione - in cui tutte le parole venivano trasformate in cifre. Questa tecnica era già stata anticipata assegnando un numero ai più comuni «digrammi» francesi, come QU, OU, DE, ma il sistema Rossignol, noto come la «Grande Cifra», sconfisse tutti. Fu svelato solo alla fine del XIX secolo, quando il significato dei messaggi cifrati con quel sistema era diventato irrilevante. A quel punto, però, i crittologi erano in procinto di creare un sistema di cifra completamente nuovo, utilizzando la completa «sostituzione» matematica delle lettere. Tale sostituzione sembrava garantire un'assoluta impenetrabilità, dato che, per addizione o sottrazione,

un messaggio numerico poteva essere variato a tal punto che un crittoanalista - l'operatore addetto alla decifrazione della scrittura in codice- sarebbe stato semplicemente sconfitto dal tempo, laddove il destinatario, possedendo la «chiave» delle formule matematiche usate, poteva leggere facilmente il messaggio. Il problema erano appunto le chiavi: come accertarsi che il mittente e il destinatario possedessero la stessa serie di chiavi e, nel contempo, negarle al nemico? La soluzione più semplice consisteva nello scrivere le chiavi, secondo un ordine logico, in un libro di cui tutti i soggetti autorizzati fossero in possesso. Durante il XVIII secolo i libri dei codici erano molto usati, anche se solo per dissimulare le parole più importanti, per esempio i nomi di persone, luoghi, navi e così via, mentre il resto del messaggio era in chiaro. Il maggiore Benjamin Tallmadge, che dopo il 1778 fu il capo dell'intelligence di George Washington, elaboro un libro dei codici traendo dallo Entick's Spelling Dictionary le parole di uso più comune, ordinandole secondo una sequenza alfabetica o numerica, e aggiungendo parole casuali per quelle che non facevano parte dell'elenco. Scelse anche 16 numeri per i personaggi più importanti e altri 36 per città o luoghi geografici. Tallmadge tenne per sé l'originale, inviò altrove una copia e ne diede una terza a George Washington. Ma non dovette riuscire a nascondere granché ai britannici se questa lettera del 15 agosto 1779 ne è un esempio fedele: «Dqpeu Qonas] beyocpu [Hawking] disponibile a 28 [un appuntamento] ha incontrato 723 [Culper Jun.] non lontano da 727 [New York] e ha ricevuto una 356 [lettera]».8 Questo esempio dilettantesco rivela i principali punti deboli di un libro dei codici. Raccogliendo infatti le parole usate nei messaggi intercettati, è possibile ricostruire una parte del libro, e per intero se cade in mani nemiche una sufficiente quantità di materiale. In un primo momento si pensò che un sistema di protezione fosse quello di evitare di usare le lettere dell'alfabeto e di impiegare soltanto cifre, singole o a gruppi. Ed è proprio ciò che fecero gli inglesi all'inizio del XIX secolo. L'ultima frase di un messaggio spedito nel 1801, alla vigilia della Battaglia di Copenaghen, da William Drummond, l'inviato britannico in Danimarca, al segretario agli Esteri, Lord Grenville, recitava: «3749 2253 529 2360 1268 2201 3356», che significava: «Il conte Bernstorff non cerca nemmeno di dissimulare il proprio allarme e la propria preoccupazione».9 Tuttavia, il grado di protezione non è quello che si potrebbe immaginare, nonostante nell'originale non vi sia alcun indizio per ricostruire la lunghezza della frase né tantomeno i gruppi di numeri tradiscano la

lunghezza delle parole che la compongono. Anche in questo caso, però, con la costante accumulazione, la ricerca delle ripetizioni e il lavoro di congettura, il libro dei codici può essere ricostruito ed è quindi possibile scoprirne la chiave. Dall'uso di codici composti solo da numeri a un sistema di gran lunga più sicuro, noto tecnicamente come «supercifratura», il passo era breve. Esso impiegava due - o più - chiavi: il libro dei codici e un sistema di alterazione delle cifre, per addizione o sottrazione. Dato che i gruppi così modificati non corrispondevano a quelli contenuti nel libro, e non si ripetevano in maniera scontata, individuarne il significato diventava molto più difficile. Ma non impossibile: vi era ovviamente una logica di fondo, fornita dalla seconda chiave, che poteva essere determinata grazie a un'analisi matematica. Durante la prima guerra mondiale i telegrammi diplomatici tedeschi erano in genere supercifrati. Stranamente, il famoso «telegramma Zimmermann» non lo era. Decifrato dall'OB 40, il suo contenuto - che incoraggiava il Messico ad attaccare gli Stati Uniti - spinse il presidente Wilson a dichiarare guerra alla Germania. Dall'inizio del XX secolo sono stati elaborati molti altri metodi per rendere più complessa la scrittura segreta, la maggior parte dei quali non sono che varianti del cifrario di Vigénère. Il più ingegnoso fu inventato nel 1918 da un ufficiale dell'esercito americano, il maggiore Joseph Mauborgne. Divenuto famoso come «sistema a chiave non riutilizzabile», era veramente inviolabile. Si duplicava una matrice di Vigénère, in modo che sia il mittente sia il destinatario ne avessero una copia. Una volta usata, le due copie con la chiave del messaggio cifrato venivano distrutte. I sistemi a chiave non riutilizzabile proteggevano i messaggi in modo assoluto, giacché la coincidenza fra il testo in cifra e quello in chiaro era del tutto casuale e l'assenza di ripetizione, assicurata dalla distruzione, rendeva impossibile ogni analisi di frequenza, o qualsiasi altro metodo prediletto dai crittoanalisti. Ma anche il sistema a chiave non riutilizzabile soffriva di un difetto inabilitante. Per essere utili, le chiavi dovevano essere distribuiti su larga scala e dovevano essere identificate, in modo che mittente e destinatario fossero sicuri di stare lavorando sullo stesso documenti. Ora, la creazione di numeri casuali su larga scala non è una cosa semplice. Tentativi deliberati di randomizzazione possono inavvertitamente seguire degli schemi, tanto più evidenti quanto più elevati sono il ritmo e il volume di produzione, mentre la distribuzione su larga scala in tempo reale pone insormontabili difficoltà logistiche.! Una qualsiasi soluzione del problema

della randomizzazione e della distribuzione sarebbe stata quindi accolta con entusiasmo in tutti gli ambienti militari. La macchina Enigma La soluzione sarebbe stata fornita da un ingegnere tedesco,. thur Scherbius, che nel 1918 aveva fondato una piccola società di brevetti per produrre e commercializzare invenzioni. Una delle idee a cui si applicò fu quella di una macchina in grado di cifrare - e decifrare - automaticamente. Le macchine per la cifra non erano in assoluto una novità, giacché ne esistevano da tempo alcune versioni molto semplici. Una di queste era stata inventata da Thomas Jefferson, uomo eclettico e terzo presidente degli Stati Uniti. Era formata da trentasei dischi, che ruotavano in modo indipendente su un asse, sul bordo dei quali erano incise le lettere dell'alfabeto in sequenza casuale. Il mittente cifrava il messaggio facendo girare i dischi in modo da comporre il testo in chiaro (che, ovviamente, non poteva superare le trentasei lettere) e inviando una qualunque delle altre sequenze di lettere al destinatario. Questi faceva ruotare i suoi dischi in modo da riprodurre il messaggio cifrato, dopodiché cercava fra tutte le altre sequenze di lettere quella che riproduceva il testo in chiaro. La sicurezza era data dalla diversa sequenza dei dischi sull'asse, preordinata e nota soltanto al mittente e al destinatario. Se l'ordine dei dischi fosse stato fisso, i messaggi sarebbero stati ben presto vittime dell'analisi di frequenza. Poiché, invece, era variabile, e poiché 36 diversi elementi davano un numero di possibilità a 48 cifre (36x35x34x33...), nell'era «precomputer» tali messaggi erano davvero indecifrabili.10 Nel periodo 1910-20 furono fatti numerosi tentativi per riprodurre meccanicamente il principio dei dischi rotanti, anche se nessuno di essi ebbe un successo commerciale. E lo stesso accadde alla macchina a dischi di Scherbius, quando nel 1923 venne messa sul mercato con il nome di Enigma. Tuttavia, alla fine degli anni Venti la macchina di Scherbius attirò l'attenzione delle forze armate tedesche. Alcuni esemplari furono acquistati e adattati, e nel 1928 l'esercito tedesco iniziò a usarla per tutte le comunicazioni segrete suscettibili d'intercettazione, cioè i messaggi radio. Enigma fu adottata anche dalla marina tedesca. Ciò che attirò particolarmente le forze tedesche fu una caratteristica unica della macchina di Scherbius, ovvero il «riflettore», di cui erano dotate le macchine per funzionare sia nella fase di cifra sia in quella di decifrazione. Infatti, un messaggio cifrato con una macchina Enigma, se inserito in un'altra macchina Enigma impostata nello stesso modo, poteva essere automaticamente trasformato nel testo in chiaro. Tale caratteristica

eliminava il lungo e noioso lavoro di decifrazione. Sotto questo punto di vista Enigma era un primo esempio di macchina «on line» (anche se palesemente non si trattava di un computer, bensì di un sistema elettromeccanico di commutazione). Enigma aveva altre caratteristiche che la rendevano interessante per i sistemi di trasmissione militari: compattezza e trasportabilità. Dall'esterno sembrava una macchina da scrivere portatile dell'epoca, con una tastiera che, nella versione militare, era disposta in ordine alfabetico anziché secondo la classica sequenza tedesca QWERTZ, e priva di numeri, che dovevano essere scritti in lettere. Dotata di una robusta borsa per il trasporto, in genere era alimentata da batterie a secco. Tuttavia, il principale pregio di Enigma era la sua capacità di aumentare il numero delle possibili cifrature a un ordine di grandezza tale da sfidare le capacità di decrittazione in termini di tempo. La stima del tempo necessario a decifrare un messaggio di Enigma tramite il semplice calcolo è variabile, ma gli stessi tedeschi ritenevano che le vite di migliaia e forse di milioni di matematici, che lavorassero senza mai dormire, non sarebbero state sufficienti a decifrare un singolo messaggio. Si pensava che Enigma avesse talmente complicato la creazione della «chiave», che nella scrittura segreta è il cuore di un sistema di cifra, da superare le capacità dell'intelligenza umana di fornire una soluzione. Lo scopo della chiave è dissimulare la frequenza delle lettere e moltiplicare, avvicinandosi il più possibile all'infinito, il numero dei tentativi matematici necessari per creare una tavola delle frequenze. La matrice di Vigénère era un metodo per allungare una chiave, ma ve ne sono molti altri, compreso l'uso di un testo comune, quale una parola in possesso di entrambi gli utilizzatori. In ogni caso, il principio rimane il medesimo: rendere la chiave talmente lunga, compatibilmente con un'idonea decifrazione, da sfidare ogni tentativo di soluzione matematica. L'inganno assoluto non è mai raggiungibile, se non con i sistemi a chiave non riutilizzabile, ma poiché la chiave ha sempre una logica, che può quindi essere scoperta con il ragionamento, l'obiettivo è quello di sovraccaricare la potenza della ragione in modo da impedirle la scoperta della chiave in tempo reale, di fatto in un tempo su scala umana. Enigma sembrava poter ottenere proprio questo risultato. Il sistema elettromeccanico di commutazione era interamente logico, ma, a meno che non se ne riuscissero a capire le fasi di funzionamento, e a meno che non si conoscesse il punto di partenza della commutazione, i calcoli per la sua decifrazione presentavano difficoltà insormontabili. Le fasi di

funzionamento e il punto di partenza erano nettamente separati: le prime erano intrinseche alla macchina, benché variabili entro limiti finiti, mentre il secondo non aveva limiti, perlomeno in teoria, in quanto frutto della decisione umana. Le caratteristiche intrinseche di Enigma potevano generare cinque variabili, in gran parte dipendenti dai suoi dischi, o rotori: 1) il circuito elettrico interno ai rotori, 2) la scelta dei rotori, 3) la disposizione in sequenza, da destra a sinistra, dei rotori scelti, 4) la modifica del bordo dei rotori, 5) il «collegamento» (steckerung) fra i vari rotori. Ogni rotore di Enigma, che era rimovibile, aveva 26 contatti elettrici, corrispondenti alle lettere dell'alfabeto, su ogni faccia, e ogni contatto sulla faccia destra era collegato con un contatto sulla faccia sinistra secondo modalità segrete. Quando l'operatore premeva un tasto sulla tastiera, partiva un impulso elettrico che, attraverso il rotore d'ingresso (fisso), raggiungeva la faccia destra del primo rotore. Attraverso il cablaggio interno, questo rotore trasmetteva l'impulso, diciamo da A a B, alla faccia sinistra (era questo, di fatto, il tipo di collegamento, laddove i nemici della Germania si aspettavano qualcosa di molto più complesso). La faccia destra del secondo rotore rilevava l'impulso e lo trasmetteva attraverso il cablaggio interno alla faccia sinistra; e la stessa cosa faceva la faccia destra del terzo rotore. Quando l'impulso lasciava la faccia sinistra del terzo rotore, veniva rilevato da un quarto rotore, il «riflettore» (fisso), e rinviato lungo lo stesso percorso attraverso il quale era stato ricevuto. Con questa differenza, però: dato che ogni rotore era dentellato e, dopo aver ricevuto 26 impulsi elettrici, ruotava di una posizione, il segnale di ritorno avrebbe trovato il rotore di destra in una posizione diversa (di una lettera) rispetto al primo passaggio, la seconda lettera in una posizione diversa (di una lettera) rispetto al ventiseiesimo passaggio e la terza lettera anch'essa in una posizione diversa (di una lettera) rispetto al suo seicentosettantaseiesimo (26x26) passaggio. La destinazione finale dell'impulso elettrico era una seconda tastiera dove le lettere dell'alfabeto venivano illuminate da lampadine elettriche, la cui accensione indicava la sequenza di lettere del messaggio cifrato (e, sulla macchina ricevente, quella del testo in chiaro). Tuttavia, prima di raggiungere una delle lampadine, l'impulso elettrico era sottoposto a un ulteriore processo moltiplicatore. Alla fine del percorso a ritroso, infatti, passava su un pannello «a spinotti» simile a quello di un centralino telefonico, dove sei lettere venivano collegate ad altre sei (in seguito il numero degli spinotti venne aumentato): per esempio, A con E, G con T e

così via. Tali collegamenti venivano modificati secondo le istruzioni per l'uso mensile, settimanale, giornaliero e, addirittura, bigiornaliero. Da qui l'intrinseca complessità di Enigma, ulteriormente complicata da modifiche umane. Nella versione originaria i rotori erano solo tre.11 Una parte della procedura messa a punto per l'uso di Enigma, con istruzioni cambiate di frequente, prevedeva di modificare l'ordine di sistemazione dei rotori nelle loro sedi. Infine, ogni rotore aveva sul bordo esterno un anello rotante, descritto spesso come «il pneumatico della ruota», che poteva essere impostato su una qualunque delle ventisei lettere dell'alfabeto. Quando approntava la macchina per l'uso, l'operatore spostava l'anello nella posizione stabilita dalle istruzioni. Il numero di variabili con cui doveva confrontarsi un crittoanalista era quindi il seguente: Posizioni dei rotori (tre rotori): 26x26x26 = 17.576 Sequenza dei rotori (ABC, ACB, BCA, BAC, CAB, CBA) = 6 Connessioni del pannello a spinotti = oltre 100 miliardi Totale = 10 milioni di miliardi.12 Questo numero non tiene conto della possibilità di ruotare l'anello esterno dei tre rotori, che lo moltiplica per 17.576. Il compito dell'intercettatore di un messaggio Enigma può essere rappresentato nel modo seguente. Se fosse riuscito a verificare una posizione al minuto, egli avrebbe avuto bisogno per verificarle tutte di un «tempo superiore all'età dell'universo».13 Anche se fosse stato in possesso di una macchina Enigma, e se avesse dovuto quindi procedere alla sistemazione iniziale dei rotori (17.576) per vedere se dal testo cifrato si otteneva un testo leggibile, avrebbe comunque impiegato due settimane, lavorando notte e giorno, per provare tutte le possibili combinazioni, considerando un minuto per ognuna.14 Non c'è da meravigliarsi, quindi, che Scherbius pubblicizzasse la propria macchina sostenendo che generava codici «indecifrabili», e che i tedeschi ritenessero tali i loro. La violazione di Enigma Eppure, Enigma sarebbe stata violata, e non molto tempo dopo essere entrata in servizio. Ci riuscirono i crittoanalisti dell'esercito polacco che, in quanto difensori della situazione creatasi dopo la firma del trattato di Versailles - molto avversata invece dalla Germania postbellica -, avevano necessariamente un grande interesse per le trasmissioni militari criptate tedesche. Ciò che è straordinario, e sicuramente eroico dal punto di vista intellettuale, nello sforzo polacco è che inizialmente fu condotto utilizzando solo la matematica. Come ha sintetizzato Peter Calvocoressi, un esperto del centro britannico di crittoanalisi di Bletchley Park, «per decifrare una [macchina] cifrante servono due cose: teoria matematica e ausili

meccanici».15 I polacchi progettarono un'intera serie di aiuti meccanici - alcuni dei quali furono passati ai britannici, mentre altri furono replicati in modo indipendente dai britannici, che a loro volta ne inventarono altri -, ma l'attacco originale, quello che consentì loro di capire la logica di Enigma, fu un lavoro di puro ragionamento matematico. Siccome è stato condotto senza l'aiuto dei moderni calcolatori, ma semplicemente con carta e matita, dev'essere considerato come uno dei più notevoli esercizi di matematica di tutti i tempi. Per fare questo lavoro, negli anni Venti l'esercito polacco reclutò diversi giovani civili laureati in matematica, fra i quali Henryk Zygalski, Jerzy Rózycki e Marian Rejewski. Quest'ultimo, che si sarebbe dimostrato il più creativo, proveniva come gli altri da ovest, ovvero dall'ex Polonia tedesca, e parlava correntemente il tedesco. Nel 1932, poco dopo che l'esercito germanico ebbe adottato, il 1° giugno, la macchina Enigma quale principale sistema di cifra, e al ritorno dai suoi studi postlaurea a Gottinga, Rejewski iniziò a lavorare sui messaggi cifrati nell'edificio dello stato maggiore generale polacco a Varsavia. I polacchi erano già riusciti a decifrare i codici tedeschi supercifrati, ma dal 1928 erano stati messi in scacco da strani messaggi che erano palesemente cifrati e probabilmente, conclusero, il prodotto di un sistema meccanico. I giovani crittoanalisti iniziarono a impararne i segreti. Ciò che i polacchi intercettavano erano gruppi di cinque lettere che non mostravano alcuna frequenza. In termini tecnici, il messaggio era esso stesso la chiave, una chiave continua che non si ripeteva se non a intervalli matematici lunghissimi (una volta su diversi milioni, come abbiamo visto). In ogni caso, doveva rispondere a una legge matematica, come sapeva Rejewski, che si mise d'impegno per ricostruire il fondamento matematico di quella cifratura. I messaggi che gli venivano dati erano, come oggi sappiamo, prodotti nel seguente modo. Dopo aver impostato la macchina in base a istruzioni scritte, che indicavano l'ordine dei rotori, la posizione dell'anello esterno e i collegamenti degli spinotti, l'operatore sceglieva la propria impostazione preliminare del rotore e batteva un gruppo di tre lettere, che poi ripeteva; questo istruiva il destinatario su come impostare la sua macchina per quella data trasmissione (e avrebbe rivelato delle tracce per la decifrazione che sarebbero state di grande utilità, specie a Bletchley Park). Dopodiché batteva il messaggio con la mano sinistra mentre con la destra scriveva le lettere che si illuminavano una dopo l'altra sulla seconda tastiera. Passava quindi ciò che aveva scritto a un operatore radio, che lo trasmetteva alla stazione ricevente; era questa

procedura che negava a Enigma lo status di sistema in linea, cosa che sarebbe stata facilmente ottenibile se la macchina fosse stata collegata direttamente alla trasmittente. All'estremità ricevente, il destinatario batteva sulla prima tastiera le lettere del messaggio cifrato e vedeva illuminarsi sulla seconda quelle del testo in chiaro. Rejewski disponeva solo della versione criptata, eppure intuì abbastanza rapidamente che il primo gruppo di tre lettere era separato dal corpo del messaggio, e che il secondo era una versione criptata del primo. Questi due gruppi di tre lettere fornivano, in sintesi, una chiave della chiave molto più lunga rappresentata dal messaggio stesso. Se fosse stato possibile decifrare i due gruppi preliminari di tre lettere, ne sarebbero derivati due risultati: primo, si sarebbe potuto ricostruire, almeno in parte, il meccanismo elettromeccanico di Enigma; secondo, sarebbe stato possibile decifrare alcuni messaggi intercettati. Rejewski mise a punto una serie di equazioni che gli avrebbero permesso di assegnare un vero valore alfabetico alle prime sei lettere criptate. Riuscì a dedurre che se nei gruppi, diciamo ABC e DEF, D era la versione cifrata di A (tramite una permutazione elettromeccanica), E sarebbe stata la versione cifrata di B e F quella di C. Decise di chiamare le permutazioni prodotte dal primo rotore (fisso) S, quelle prodotte dai rotori L, M, N, e quella prodotta dal riflettore R. Come risultato scrisse tre equazioni che erano molto complesse e, scrive, «la prima parte del nostro compito [era], essenzialmente, di risolvere questa serie di equazioni nelle quali la parte sinistra è nota, e nella parte destra solo la permutazione P e le sue potenze sono note, mentre le permutazioni S, L, M, N e R sono incognite. In questa forma, questa serie di equazioni è certamente insolubile».16 «Di conseguenza» prosegue Rejewski «dobbiamo semplificarle. Il primo passo è puramente formale e consiste nel sostituire il prodotto ripetuto MLRL"1 M1 con la sola lettera Q. Abbiamo quindi temporaneamente ridotto a tre il numero di incognite, e cioè S, N e Q.» I non matematici non sarebbero in grado di seguire le successive pagine di equazioni di Rejewski. Queste, tuttavia, portavano alla seguente conclusione: «Il metodo descritto qui sopra per [ricavare] N può essere applicato a turno a ogni rotore, e così tutta la struttura interna della macchina Enigma può essere ricostruita».17 Era questo il trionfo polacco: la scoperta del segreto di Enigma con il semplice ragionamento matematico. Nel corso degli anni Trenta i polacchi si tennero al passo con i successivi perfezionamenti tedeschi di Enigma, sia dal punto di vista elettromeccanico che procedurale, e riuscirono a costruire dei

duplicati della macchina cifrante. A mano a mano che le sue trasmissioni diventavano più difficili da decifrare, misero a punto anche un sistema elettromeccanico (chiamato «bomba», pare a causa del suo ticchettio che sembrava quello di una macchina infernale) che verificava le soluzioni di codifica più rapidamente di quanto consentissero i metodi cartacei. Nel frattempo condividevano le loro conoscenze con il servizio di crittoanalisi francese, dato che la Francia era il principale alleato della Polonia. Gli stessi francesi, grazie a un informatore tedesco corrotto, noto come Asché (la pronuncia francese di HE, le iniziali del suo nome di copertura), stavano acquisendo documenti che rivelavano molti dei segreti operativi di Enigma; sembra che Asché, fratello di un generale, sia stato smascherato e fucilato per tradimento nel 1943.18 Di certo, negli anni Trenta, polacchi e francesi lavorarono fianco a fianco sui sistemi di cifra tedeschi: più tardi i francesi collaborarono anche con la scuola di codici e cifra del governo britannico (GCCS) di stanza a Bletchley Park. Nel periodo 24-25 luglio 1939, poco prima dell'invasione tedesca della Polonia, funzionari francesi e britannici si recarono in visita a Varsavia, dove i polacchi diedero a ognuno un modello ricostruito della macchina Enigma.

La seconda violazione di Enigma A quel punto i polacchi non erano più in grado di leggere le intercettazioni di Enigma a causa di complicazioni meccaniche - in particolare l'introduzione di due rotori supplementari, che aumentavano il possibile numero di combinazioni dei rotori da 6 a 60 - e di modifiche procedurali. Ciononostante riuscirono a passare ai britannici delle macchine ricostruite che riproducevano i cablaggi interni dei rotori, che, con loro irritata costernazione, erano scioccamente semplici, essendo A collegato a B, e così via. Esposero inoltre ai britannici - i quali peraltro vi avevano già pensato - l'idea di sottoporre i messaggi intercettati a un trattamento mediante fogli perforati. Rejewski, oltre a essere un matematico puro, aveva anche senso pratico e, grazie alla sua comprensione teorica del funzionamento di Enigma, aveva intuito non solo che nelle permutazioni dovevano esserci delle ripetizioni, ma che queste potevano essere individuate rappresentando le singole lettere criptate in grandi fogli di carta perforata. Dato un sufficiente numero di intercettazioni e di fogli perforati sovrapposti su un tavolo luminoso, il passaggio della luce avrebbe mostrato le ripetizioni, ove presenti, le quali avrebbero aiutato a ricostruire la disposizione dei rotori, pur non fornendola direttamente. L'attività di decifrazione britannica, benché alla fine fosse molto più ampia di quella

polacca, procedette con un metodo completamente diverso: per usare la distinzione di Calvocoressi, doveva affidarsi molto più agli ausili meccanici che alla teoria matematica, nonostante a Bletchley Park lavorassero numerosi matematici e l'impulso iniziale alla sua attività fosse stato dato dallo sforzo matematico dei polacchi. Gordon Welchman, uno dei più preparati matematici di Bletchley, che vi giunse da una cattedra di associato a Cambridge proprio all'inizio del conflitto, distinse quattro periodi nella storia iniziale del centro: 1) il periodo preparatorio, che terminò con la produzione di una serie completa di fogli perforati all'inizio del 1940; 2) il periodo della dipendenza dai fogli, che terminò il 10 maggio 1940 quando i tedeschi smisero di cifrare il secondo gruppo di tre lettere per comunicare l'impostazione; 3) il periodo successivo, nel quale i crittoanalisti si affidarono in massima parte alle imprudenze procedurali degli operatori tedeschi; e 4) il periodo successivo al settembre 1940, quando Bletchley iniziò ad acquisire le proprie «bombe», sostanzialmente simili a quelle messe a punto negli anni Trenta dai polacchi.19 Welchman divide lo sviluppo del proprio pensiero su come decifrare le intercettazioni di Enigma in dieci stadi, che occupano diversi mesi. Ufficialmente non era un suo problema, dato che gli era stato assegnato il compito di studiare i codici identificativi radio tedeschi. Si trattava di un lavoro necessario, ma di routine, e l'acuta mente matematica di Welchman iniziò quasi involontariamente a occuparsi dei gruppi di tre lettere sulle intercettazioni che gli venivano passate. I primi tre stadi avevano a che fare con l'ipotesi che i due gruppi di tre lettere nei preliminari contenessero sempre coppie cifrate della stessa lettera a distanza di tre posizioni (man mano che il rotore girava). Quando si convinse che era proprio così, iniziò a calcolare le probabilità di quanto frequentemente le lettere accoppiate sarebbero apparse, giungendo a un numero che considerava gestibile (stadio 4). Arrivò quindi alla conclusione che la macchina militare tedesca Enigma era molto meno complessa di quanto loro - e i britannici - pensassero, perché il pannello a spinotti non aumentava in pratica il numero delle permutazioni da provare. «Con sole 60 per l'ordine dei dischi [rotori] e 17.576 posizioni per l'anello esterno di cui preoccuparsi, eravamo scesi a 1 milione di possibilità. Di fatto avevamo ridotto le probabilità a noi avverse dell'ordine di grandezza di 200 trilioni. Era lo stadio 5, e un bel passo avanti!»20 Lo stadio 6 consistette in un ulteriore calcolo delle probabilità, mentre lo stadio 7 era la sua percezione indipendente di come i fogli perforati potessero

eliminare molte infruttuose possibilità. Gli stadi 8,9 e 10 lo portarono a capire come dovessero essere usati i fogli: «Se fossimo riusciti a trovare dodici femmine [accoppiamenti validi] sulla chiave Rossa [di guerra] e Blu [addestrativa] per un determinato giorno, avremmo potuto fiduciosamente prevedere di scoprire quella chiave dopo una media di 780 sovrapposizioni [di fogli perforati sul tavolo luminoso] ... quindi con grande eccitazione corsi a dirlo ... a Dilly. Dilly era furioso».21 Dilly Knox, figlio del vescovo di Manchester e fratello di E.V. (Evoè), direttore del «Punch», e di Ronnie, un famoso prete convertito al cattolicesimo, aveva frequentato il King's College a Cambridge, [era un veterano dell'OB 40 e aveva trascorso tutti gli anni successivi della sua vita quale crittoanalista del governo. Quando nell'agosto 1939 era stata creata la scuola di codici e cifra a Bletchley Park, era diventato il principale assistente del capitano di fregata Alastair Denniston, un altro veterano dell'OB 40 che era ora a capo del GCCS.22 Eccentrico e solitario, non era particolarmente adatto a quel compito. Knox - che, secondo Welchman, «non era né un organizzatore né un tecnico» - apparteneva a una generazione precedente di scopritori di codici, quando i problemi venivano risolti più con lampi d'ingegno che con analisi rigorose. Aveva provato a mettere le mani su Enigma, ma era giunto alla conclusione che «c'erano semplicemente troppe incognite da risolvere simultaneamente. Sebbene Knox avesse elaborato una procedura matematica per ricostruire le regolazioni giornaliere, questa dipendeva innanzitutto dal conoscere i collegamenti dei rotori, e non sembrava esserci modo di isolare quella parte della equazione».23 Insomma, Knox non era riuscito a fare ciò che era riuscito a fare Rejewski, poiché semplicemente non era un matematico abbastanza bravo. Non deve quindi stupire che, dato il suo carattere introverso, fosse esploso di rabbia quando il giovane e intelligente subordinato si presentò nel suo ufficio dicendo di aver trovato un sentiero nel ginepraio davanti a cui si era arreso. Se Welchman si fosse lasciato sopraffare, la cosa sarebbe potuta finire lì e forse ci sarebbe voluto molto più tempo per violare Enigma e sarebbe stato molto più difficile sopravvivere alla Battaglia d'Inghilterra e a quella dell'Atlantico. Fortunatamente, Welchman non era tipo da farsi intimidire. Malgrado gli fosse stato detto di ritornare al suo posto e di darsi da fare con il suo elenco di codici identificativi, andò dal vicedirettore, il capitano di fregata Edward Travis, ma, saggiamente, non per lamentarsi bensì per presentare un piano organizzativo e operativo. Welchman aveva imparato la prima lezione sul

modo di vincere le battaglie burocratiche: presentando un piano alternativo. Espresse il timore che, quando la guerra dei messaggi si fosse fatta rovente, Bletchley potesse ritrovarsi sommersa da un enorme volume di traffico radio d'importanza vitale che non sarebbe riuscita a leggere. Per affrontare l'imminente periodo di febbrile attività propose di suddividere il crescente organico di Bletchley in cinque sezioni attive ventiquattr'ore al giorno sulla base di turni: una «sala registrazioni» per l'analisi del traffico; una «sala controllo» per orientare le stazioni d'ascolto sulle trasmittenti più promettenti; una «sala macchine» per coordinare il lavoro delle prime due; una «sala sovrapposizione fogli perforati» sotto il controllo della «sala macchine»; una «sala decrittazione» a cui venivano passati tutti i messaggi che dovevano essere decrittati. Welchman propose altresì di aumentare il numero dei centri d'ascolto, incluso uno gestito dall'aeronautica che avrebbe ascoltato i messaggi della Luftwaffe; la stazione d'ascolto principale, ubicata in un vecchio forte di Chatham, era gestita, peraltro in modo molto efficiente, dall'esercito.24 Travis non solo accettò il piano di Welchman, ma convinse Denniston a promuoverlo, cosicché Bletchley, appena in tempo, stava già operando in modo fruttuoso quando il 10 maggio 1940 scoppiò la tempesta. Vi fu un altro evento fortuito. Bletchley sapeva già della «bomba» dai polacchi, ma adesso ne costruì di proprie. Il progetto originale fu opera di Alan Turing, un altro docente di matematica di Cambridge che era stato reclutato nello stesso periodo di Welchman ed era il capo del gruppo di esperti. Nel 1936 Turing, uno dei migliori matematici del mondo, mentre era in visita accademica a Princeton elaborò l'idea dei computer digitali, calcolatori universali allora inesistenti, tanto che i computer vengono anche chiamati «macchine di Turing».25 Il progetto di Turing per una «bomba» era in via di sviluppo da parte della British Tabulating Machine Company, i cui prodotti erano in massima parte basati su schede perforate. La macchina ideata da Turing era elettromeccanica, molto più veloce e potente, ma Welchman propose una modifica progettuale che permetteva di scartare più rapidamente le impostazioni possibili, ma errate, di Enigma. Ovviamente, le «bombe» non potevano testare ogni possibile impostazione di Enigma, cosa che avrebbe richiesto la velocità di calcolo di un moderno e potente computer. Welchman, ma anche Turing e altri, avevano capito che alcune parti delle numerose intercettazioni di Enigma erano formali e ripetute: il nome e il grado dei destinatari, per esempio, o i nomi dei comandi dai quali provenivano i messaggi. Questi potevano essere indovinati e divennero noti

come «crib» (termine usato nelle scuole inglesi per indicare una sorta di bigino per le traduzioni di latino e greco). Tale metodo consisteva nell'indovinare un crib e nel testare le sostituzioni delle lettere attraverso un processo matematico ripetitivo, nell'ambito delle 17.576 posizioni in cui potevano essere impostati i rotori, e si dimostrò molto fruttuoso. Il metodo dei crib, tuttavia, non avrebbe funzionato se gli operatori tedeschi non avessero rivelato - per incuria, pigrizia o errore -tracce dell'impostazione iniziale dei rotori. Secondo Welchman, «la macchina, se fosse stata usata correttamente, sarebbe stata inviolabile».26 Numerosi settori delle forze armate e del governo tedeschi la utilizzavano in modo corretto. Per esempio, tre chiavi navali di Enigma, inclusa un'importante chiave (che a Bletchley venne chiamata con nome in codice Barracuda) usata per comunicazioni di alto livello durante le operazioni della flotta, non furono mai violate; Pink, la chiave di alto livello della Luftwaffe, fu violata solo dopo un anno e, in seguito, molto raramente; Green, la chiave dell'amministrazione interna dell'esercito tedesco, fu violata soltanto tredici volte nel corso della guerra e poi con l'aiuto di alcuni prigionieri di guerra («questo era il livello di sicurezza di Enigma se usata in modo adeguato»); Shark, la chiave degli U-Boot in Atlantico, si dimostrò inviolabile tra il febbraio e il dicembre 1942, un periodo cruciale della Battaglia dell'Atlantico; e quella della Gestapo, usata dal 1939 al 1945, non fu mai violata.27 Lo schema delle violazioni non era casuale. Pare che la Gestapo, cosa peraltro assai naturale, facesse molta attenzione, e l'esercito e la marina tedeschi, che avevano reparti trasmissioni creati da lungo tempo, usarono operatori ben addestrati ed esperti. Il punto debole era ovviamente la Luftwaffe, una forza armata che era stata ricostituita nel 1935 e il cui personale era probabilmente più giovane e inesperto. Fu una chiave della Luftwaffe a essere violata per prima da Bletchley, che in seguito violò quasi tutte le chiavi della Luftwaffe, a volte il giorno stesso in cui venivano intercettate. Bletchley individuò due tipi di errori commessi dagli operatori tedeschi, entrambi frutto della pigrizia: l'«idea di Herivel» e i «Sillies» (o «Cillies»). Quello di John Herivel fu un vero e proprio lampo di genio. Pensò che un operatore, dopo aver impostato gli anelli esterni dei rotori, li sistemasse nelle loro sedi con le lettere selezionate in alto. Queste potevano quindi costituire le prime tre lettere del messaggio cifrato, rivelando così l'impostazione dei rotori che, nei primi anni di guerra, restava la stessa per tutto il giorno. L'«idea di Herivel» si rivelò spesso feconda, abbreviando

notevolmente i tempi di decifrazione.28 I «Sillies» erano un'altra forma di pigrizia, suggerita a un operatore negligente dalla disposizione della tastiera. Alla richiesta di scegliere le tre lettere del primo gruppo poteva, anziché battere a caso, far scivolare il dito lungo una diagonale e poi lungo quella opposta, producendo su una tastiera QWERTZ (l'ultima disposizione tedesca) rispettivamente QAY e WSX. Poiché era una cosa che poteva fare solo «a silly» (uno stupido), i crittoanalisti di Bletchley chiamarono «sillies» (stupidaggini) i crib così prodotti. Altri «sillies» erano brevi nomi tedeschi di donna, magari quelli dell'amata dell'operatore, come ÈVA o KAT. Alcuni «sillies» dovuti alle peggiori forme di pigrizia, come ABC o DDD, erano proprio stupidi, anche se ben presto le autorità superiori ne impedirono l'impiego. In ogni caso, finché durò questa cattiva abitudine, le violazioni furono numerose. La prima chiave Enigma violata da Bletchley fu Red, così definita perché Welchman usò una matita rossa per distinguerla dalle altre, come era solito fare quando - in conformità con il suo incarico originario - individuava i codici identificativi. Chiave per impiego generale della Luftwaffe, fu violata per la prima volta il 6 gennaio 1940, cinque mesi prima dello scoppio della Battaglia di Francia, e fu in seguito violata sistematicamente fino al termine della guerra, ben presto nello stesso giorno di utilizzo e, quindi, in tempo reale, ovvero decifrandola altrettanto rapidamente dei previsti destinatari tedeschi.29 Le intercettazioni e le decifrazioni di Red furono di vitale importanza durante la Battaglia d'Inghilterra e il blitz che ne seguì. Le stazioni d'ascolto britanniche, i cui operatori erano costretti a lottare contro le scariche elettrostatiche e le interferenze, ed erano spesso obbligati a indicare nei loro rapporti gruppi confusi o indistinti - giacché le lettere del codice internazionale Morse erano facilmente confondibili fra loro, specie la U e la V (punto punto linea e punto punto punto linea) così frequenti in tedesco -, intercettavano trasmissioni da zone lontane quali Russia e Nordafrica, con segnali che diventavano sempre più deboli a mano a mano che la Wehrmacht avanzava. Nell'aprile 1941 le stazioni d'ascolto lottavano per ascoltare deboli trasmissioni Morse dalla Grecia continentale. L'invasione aviotrasportata tedesca di Creta Inizialmente Hitler non aveva intenzione d'invadere la Grecia. Dopo il suo grande trionfo a ovest, e in seguito al rifiuto britannico di accettare la sconfitta e firmare la pace, i suoi pensieri si orientarono sull'invasione dell'Unione Sovietica, un piano da tempo allo studio. Prima dell'attacco - denominato Operazione Barbarossa - decise che bisognava

creare le premesse diplomatiche per persuadere o costringere i vicini sudorientali europei dell'URSS - Ungheria, Romania, Bulgaria e Iugoslavia - a unirsi al Patto Tripartito. In seguito all'incorporazione dell'Austria nel Reich nel 1938, all'occupazione della Cecoslovacchia nello stesso anno e alla conquista della Polonia nel 1939, la Germania controllava ormai gran parte dei territori confinanti con l'URSS. Ungheria, Romania e Bulgaria accettarono senza problemi di entrare nel Patto Tripartito: la Bulgaria era un ex alleato dei tedeschi, l'Ungheria aveva fatto parte dell'impero austro-ungarico e la Romania temeva il potere sovietico. La Iugoslavia, invece, si mostrò più restia. Il reggente, principe Paolo Karagjorgjevic, accettò di firmare il patto. Il giorno dopo la sua adesione, alcuni ufficiali nazionalisti organizzarono un colpo di Stato e rinnegarono il trattato. Hitler era furioso. Prese immediatamente alcune unità che si stavano schierando per l'Operazione Barbarossa e il 6 aprile, nove giorni dopo la controrivoluzione, invase la Iugoslavia dall'Austria, dall'Ungheria, dalla Romania e dalla Bulgaria. Da quest'ultimo paese lanciò anche una simultanea invasione della Grecia, che era rimasta lealmente antinazista e aveva già consentito di ospitare sul proprio territorio forze militari britanniche. Churchill inviò subito truppe in Nordafrica, dove Hitler aveva già schierato Rommel e l'avanguardia di quello che sarebbe diventato l'Afrika Korps per appoggiare i suoi deboli alleati italiani in Libia. La Forza di spedizione britannica affrontò gli invasori tedeschi nell'estremo Nord della Grecia, lungo il confine bulgaro, ma fu rapidamente respinta verso sud, al pari dell'esercito greco, che fu costretto a ripiegare sul suo fianco occidentale. Il 26 aprile i superstiti britannici, dopo aver abbandonato gran parte del loro equipaggiamento pesante, lasciarono la Grecia meridionale. Alcuni furono evacuati direttamente in Nordafrica, altri, fra cui numerosi soldati australiani e neozelandesi, furono rischierati a Creta, dove i britannici avevano già stabilito una base. Con i suoi numerosi arcipelaghi di isole minori, Creta, la quarta isola del Mediterraneo per superficie, chiude l'uscita meridionale dell'Egeo. Ultimi fra i principali popoli greci a essersi liberati dal dominio turco, i cretesi sono famosi per le loro qualità di combattenti e il loro indomito spirito d'indipendenza. Nel 1940 la 5a divisione cretese si era recata sulla terraferma per combattere contro le truppe italiane, incautamente inviate da Mussolini a invadere la Grecia dall'Albania, da poco conquistata. Gli italiani erano stati sconfitti e respinti, ma nell'aprile 1941 la divisione cretese era ancora impegnata lungo il confine

settentrionale della Grecia, cosicché l'isola era praticamente indifesa, fatta eccezione per un'accozzaglia di soldati britannici, australiani e neozelandesi giunti dal Nordafrica o sfuggiti alla disfatta britannica nella Grecia continentale. Hitler avrebbe potuto lasciare che Creta sfiorisse lentamente, poiché non serviva alla sua strategia né sul fronte russo né su quello nordafricano. D'altra parte, in quanto consentiva il controllo delle rotte navali del Mediterraneo orientale, Creta era importante per i britannici, che intendevano rimanervi. Sospettoso circa le strategie periferiche, che considerava a ragione uno spreco di forze, soprattutto mentre si apprestava a invadere l'Unione Sovietica, il Fùhrer si era dapprima opposto ai suggerimenti di Gòring, secondo il quale la conquista di Creta, unitamente a quella di Cipro e di Malta, gli avrebbe fornito un trampolino verso il Vicino e il Medio Oriente. Ma poiché questi insisteva, alla fine Hitler cedette, in parte probabilmente per il desiderio di compensare il comandante della sua aviazione per il ruolo secondario che la Luftwaffe avrebbe avuto nell'Operazione Barbarossa. Quanto a Gòring, gli interessava di più la partecipazione tattica che i risultati strategici. Avendo a disposizione un'intera divisione paracadutisti, che non era stata ancora impiegata in un'operazione autonoma, voleva mostrare ciò che poteva fare. La costituzione della 7a divisione paracadutisti aveva avuto un percorso tortuoso. Quando nel 1935 le unità militarizzate della polizia tedesca furono incorporate nell'esercito, per potenziarne la forza crescente, a Gòring fu consentito, quale primo ministro di Prussia, di mantenere il controllo di un reggimento della Landespolizei prussiana, che incorporò nella Luftwaffe con il nome di «Regiment General Gòring». Fu questo il nucleo di quella che nella seconda guerra mondiale sarebbe diventata la formidabile «Fallschirm-Panzer-Division Hermann Gòring».30 Tuttavia, nel 1936 una parte del reggimento venne distaccata e addestrata al paracadutismo, a imitazione di quanto stava avvenendo nell'Armata Rossa. Anche l'esercito diede vita in quel periodo a un battaglione paracadutisti e, benché nessuno dei due fosse particolarmente florido, vennero d'un tratto ritenuti utili quando nel 1938 Hitler decise di attaccare la Cecoslovacchia, qualora non fosse riuscito a intimorire Francia e Gran Bretagna al punto da strappare loro concessioni a scapito dei cechi. Francia e Gran Bretagna si lasciarono intimorire, ma nel frattempo era emersa l'idea di dar vita a un'intera divisione paracadutisti da impiegare in operazioni speciali. Essa venne posta sotto il comando del generale Kurt Student, un asso della Grande

Guerra che ben presto la portò a un elevato livello di efficienza. Nell'aprile 1940 le unità della divisione presero parte all'invasione di Danimarca e Norvegia e, nel maggio seguente, a quella di Belgio e Olanda. In Belgio, elementi della divisione trasportati con gli alianti ottennero un successo spettacolare catturando il forte di Eben Emael, a guardia di un ponte chiave sulla Mosa, senza quasi subire perdite. In Olanda, invece, le cose non andarono così bene. A Rotterdam e a Dordrecht i paracadutisti catturarono e tennero con successo due ponti d'importanza vitale. All'Aia, sia i paracadutisti sia le truppe aviotrasportate, giunti a bordo di aerei da trasporto, subirono pesanti perdite a terra. Tra gli ufficiali le vittime furono il 40 per cento e fra i soldati il 28 per cento, mentre le perdite dei velivoli superarono i due terzi. Anche se la resistenza olandese fu in genere domata rapidamente, la disfatta delle truppe aviotrasportate lasciava intendere che quel nuovo modo di fare la guerra era irto di pericoli. Ma l'avvertimento non fu raccolto. Il 24 aprile 1941 Hitler scrisse la Direttiva del Ftihrer n. 28, che illustrava gli scopi e gli obiettivi dell'Operazione Merkur. Iniziava con queste parole: «Quale base per la guerra aerea contro la Gran Bretagna nel Mediterraneo orientale dobbiamo prepararci a occupare l'isola di Creta ... Il comando di questa operazione è assegnato al comandante in capo dell'aeronautica che a tale scopo impiegherà, in prevalenza, le aviotruppe e le forze aeree di stanza nell'area del Mediterraneo. L'esercito ... renderà disponibili in Grecia i rifornimenti necessari ... che potranno essere trasportati a Creta via mare».31 In un primo momento Hitler aveva proposto che, se si fosse cercata una missione da affidare alle aviotruppe (l'esercito aveva ormai addestrato la propria 22a divisione quale divisione aviotrasportata), l'obiettivo avrebbe dovuto essere Malta. Era un piano molto migliore di quello tracciato dalla Direttiva 28, ma Student e, cosa ancor più importante, l'ufficiale addetto alle operazioni, il generale Jodl, lo avversavano. Secondo loro, le limitate dimensioni e la forma compatta dell'isola avrebbero permesso ai difensori britannici di concentrarsi rapidamente e in modo decisivo contro gli invasori aviotrasportati; al contrario, la forma lunga e stretta di Creta avrebbe obbligato i difensori a disperdersi, a sprecare energie e a far volgere quindi l'esito dello scontro a favore dell'attaccante. Hitler ne convenne e, dopo che ebbe scritto la Direttiva 28, il dado era tratto. All'inizio di maggio la 7a divisione paracadutisti (formalmente «Flieger») lasciò le sue aree addestrative nella Germania settentrionale e iniziò a trasferirsi per via ferroviaria, un viaggio

di tredici giorni, nella Grecia meridionale. Uno dei suoi reggimenti, il 2°, l'aveva preceduta in Bulgaria il 26 marzo e aveva partecipato alla conquista del Canale di Corinto. La divisione aveva un'organizzazione insolita. I suoi tre reggimenti paracadutisti erano formati, come d'uso, da tre battaglioni, che erano piuttosto piccoli (solo 550 uomini l'uno); c'era anche un battaglione genio, addestrato, secondo il costume tedesco, a combattere come fanteria. La divisione, però, aveva un quarto reggimento, quello d'assalto («Sturm»), formato da quattro battaglioni di soldati addestrati ad atterrare e ad andare all'assalto con gli alianti. Non aveva artiglieria divisionale e disponeva di pochi supporti logistici. I paracadutisti, caricati in gruppi di tredici uomini a bordo dei lenti ma stabili velivoli Junkers 52, si lanciavano a bassa quota (120 metri) con paracaduti dotati di fune di vincolo. Portavano con sé solo la pistola, mentre i fucili e le mitragliatrici venivano lanciati separatamente in appositi contenitori e recuperati in seguito. Le truppe su alianti portavano a bordo i fucili e le armi pesanti, ma dovevano correre il rischio di sopravvivere a un atterraggio di fortuna.32 A supporto della 7a divisione vi era la 5a divisione da montagna, scelta per rimpiazzare la 22a divisione aviotrasportata che si era deciso di tenere in Romania per impiegarla nell'Operazione Barbarossa. La 5a divisione da montagna aveva subito gravi perdite in Grecia ed era stata rinforzata dal 141° reggimento da montagna della 6a divisione. Tutti gli uomini dell'85°, 95° e 100° reggimento da montagna erano truppe d'elite, che in origine appartenevano all'esercito austriaco ed erano state incorporate nella Wehrmacht dopo l'Anschluss del 1938. Nello stesso anno, due soldati del 100° reggimento, Kurz e Hinterstoisser (quello della «traversata Hinterstoisser»), erano morti nel famoso tentativo fallito di scalata della parete nord dell'Eiger. Secondo il piano, la divisione da montagna avrebbe dovuto seguire gli alianti e i paracadutisti effettuando un atterraggio d'assalto a bordo degli Junkers 52 sugli aerocampi di Creta dopo che questi fossero stati presi dalle truppe d'assalto aviotrasportate. I difensori britannici dell'isola, le cui avanguardie erano giunte ben prima dell'invio delle truppe sulla terraferma in aprile, avevano rapidamente intuito il pericolo di un'azione aviotrasportata tedesca. Il brigadier generale Tidbury, nominato comandante delle truppe britanniche a Creta il 3 novembre 1940, aveva individuato fin dal mese di dicembre le quattro DZ (drop zone, «zona di lancio») che i paracadutisti tedeschi avrebbero usato in maggio.33 Si trovavano tutte nei pressi dei tre piccoli aerocampi di Màleme, Rétimo e

Iràklion, o sulla stretta pianura costiera settentrionale nei pressi di La Canea, la capitale. La geografia di Creta limita qualsiasi operazione militare nella zona settentrionale: l'isola, benché lunga oltre 250 chilometri, da ovest a est, misura soltanto 65 chilometri nel punto più largo, e l'accesso alla zona meridionale è sbarrato da ripidi pendii solcati da canaloni rocciosi. Si tratta di un paesaggio aspro, anche se punteggiato da boschetti di ulivi e, di tanto in tanto, da qualche campo coltivato, la cui popolazione, che conduce una vita spartana e frugale, ha un forte spirito d'indipendenza. Nelle zone montane, infatti, covavano sempre disordini e conflitti intestini. Se nel 1940 la 5a divisione cretese non si fosse trovata lontana sulla terraferma, i tedeschi non sarebbero riusciti a conquistare l'isola. «Se solo ci fosse la divisione» era la frase che corse sulle labbra di ogni abitante di Creta durante la battaglia. Diecimila giovani cretesi addestrati avrebbero sicuramente sopraffatto gli invasori, data la loro predisposizione al combattimento. Nella realtà, i difensori greci erano costituiti in prevalenza da rifugiati non cretesi reduci dalla sconfitta sulla terraferma e da qualche abitante del luogo troppo vecchio o troppo giovane per prestare servizio militare: complessivamente, 9000 elementi inquadrati in tutta fretta in 8 reggimenti (poiché molti di loro non avevano l'uniforme, sarebbero stati fucilati dai tedeschi come fuorilegge). La guarnigione britannica, schierata prima dell'inizio della campagna tedesca nei Balcani, era formata dalla 14a brigata di fanteria, composta da 3 battaglioni regolari anteguerra (1° Welch, 2° Black Watch e 2° York and Lancaster), raggiunti in seguito dal 2° Leicesters e dal 2° Argyll and Sutherland Highlanders provenienti dall'Egitto. Come detto, in fuga dalla Grecia erano arrivati sull'isola anche numerosi soldati australiani e neozelandesi, appartenenti rispettivamente alla 6a e alla 2a divisione, privi di gran parte delle armi pesanti e in rotta dopo il calvario della ritirata dal fronte settentrionale. Le unità britanniche in ripiegamento dalla terraferma erano un misto di cavalleria regolare, cavalleria volontaria, fanteria territoriale, Royal Marines e artiglieria, con pochi carri e cannoni. La Royal Air Force disponeva solo di cinque aerei. Fra i 27.000 superstiti, i migliori erano i neozelandesi, soldati notoriamente esperti, al comando del generale Bernard Freyberg, il quale aveva ottenuto la Victoria Cross nel corso della Grande Guerra e, appena giunto sull'isola, assunse il comando dell'intera Creforce.34 A mano a mano che le unità si rendevano disponibili, durante il loro caotico arrivo dalla Grecia ai primi di maggio, Freyberg le schierò nel modo seguente: la 2a divisione

neozelandese, di 9 battaglioni, attorno all'aerocampo di Màleme e all'estremità occidentale dell'isola, insieme a 3 reggimenti greci, al 3° Hussars britannico (7 carri armati) e al 2° Royal Tank Regiment (2 carri armati); attorno a Suda, il principale porto settentrionale, i marines, 4 battaglioni australiani, il 7° Royal Tank Regiment (2 carri armati), 2 reggimenti greci e un'unità della gendarmeria di Creta; all'estremità orientale dell'isola, attorno a Iràklion, 4 battaglioni di fanteria regolare britannica, il Black Watch, il Leicesters, lo York and Lancaster, l'Argylls, un battaglione australiano, 10 carri armati del 2° Royal Tank e del 3° Hussars, qualche pezzo d'artiglieria e 2 reggimenti greci. Freyberg era giunto a Creta dalla Grecia soltanto il 29 aprile e non prevedeva di fermarvisi. Anzi, era ansioso di proseguire per l'Egitto e ricostituire il Corpo di spedizione neozelandese. Churchill, però, aveva deciso che doveva comandare le forze di difesa dell'isola, che non voleva assolutamente perdere. Freyberg era uno dei suoi preferiti. Il primo ministro britannico ammirava enormemente gli uomini coraggiosi, e Freyberg, che conosceva da tempo, aveva un coraggio eccezionale: il suo corpo portava i segni di ventisette ferite. Ancor prima di meritarsi la Victoria Cross sulla Somme, si era fatto una solida reputazione nell'esercito per aver attraversato a nuoto l'Ellesponto allo scopo di piazzare a riva dei fari guida prima degli sbarchi di Gallipoli. Freyberg aveva poi una grande capacità comunicativa. I soldati di truppa, anche quelli britannici e australiani, lo ammiravano, e per i suoi connazionali era, ovviamente, un eroe nazionale. Dal fisico robusto, dai modi espansivi e privo di vanagloria, Freyberg era un generale dei soldati, che ne conoscevano i pensieri. Quando diceva «inseguiteli con la baionetta», sapevano che, se avesse potuto, avrebbe fatto esattamente la stessa cosa. Non appena fu nominato comandante della Creforce, sistemò il proprio quartier generale in una cava sopra la baia di Suda, nei pressi di La Canea. In una caverna il suo ufficiale addetto alle informazioni speciali, capitano Sandover, decrittava le intercettazioni Enigma - denominate in codice OL (Orange Leonard), dal nome di un agente inesistente -, le mostrava a Freyberg e le bruciava.35 Sandover faceva parte di un ristretto stato maggiore. Poiché il generale Weston, dei Royal Marines, risentito per essere stato scavalcato da Freyberg nel ruolo di comandante in capo, tenne per sé tutti i propri subalterni, il generale neozelandese dovette grattare il fondo del barile per trovare il personale. In ogni caso vi era una notevole carenza di ufficiali di stato maggiore e trasmettitori addestrati, nonché di radio. A Creta, un'isola che

per essere militarmente efficiente necessitava di buone comunicazioni locali e telegrafiche, ma che in quel momento mancava di entrambe, la Creforce era penalizzata fin dall'inizio. Nel contempo, però, godeva di un'abbondanza d'informazioni quasi imbarazzante. Dato che l'Operazione Merkur era affidata alla Luftwaffe e, in ordine decrescente di responsabilità, alla IV Flotta aerea, al VII e IX Corpo aereo e alla 7a divisione paracadutisti, e dato che Bletchley, benché stesse ancora lottando con le trasmissioni Enigma di esercito e marina, poteva leggere il traffico Enigma della Luftwaffe in tempo reale, alla Creforce furono inviate segnalazioni esatte sui piani tedeschi ben prima che l'operazione avesse inizio. I primi avvertimenti riguardo a un'imminente operazione aviotrasportata su Creta furono dati a Freyberg, ritrasmessi dal Cairo, già il 1° maggio, mentre la prima descrizione esauriente dell'operazione venne inviata quattro giorni dopo, il 5. Vi si diceva che la preparazione tedesca sarebbe stata completata il 17 e che gli atterraggi della 7a Fliegerdivision (paracadutisti) e dei reparti dell'XI Flieger-korps (alianti) sarebbero stati diretti su Màleme, Iràklion e Rétimo. Unità di bombardieri e caccia avrebbero quindi attaccato Màleme e Iràklion. Erano pronte anche altre unità, che evidentemente sarebbero state trasportate via mare. Il 7 maggio una decrittazione di Enigma precisò il messaggio precedente, indicando che «è più probabile che si tratti di tre reggimenti da montagna piuttosto che del 3° reggimento da montagna». Come sappiamo oggi, si riferiva alla decisione di aggregare alla 5a divisione da montagna un reggimento della 6a, tutti da aviotrasportare. Poiché l'unità dell'esercito scelta in origine per l'attacco era la 22a divisione aviotrasportata, lo stato maggiore di Freyberg giunse alla conclusione che la 5a divisione da montagna sarebbe arrivata via mare e non a bordo degli aerei da trasporto. Le decrittazioni di Enigma comunicarono correttamente le intenzioni tedesche, che erano di attaccare Creta con una divisione paracadutisti (la 7a Flieger), con le truppe su alianti dell'XI Corpo d'armata aereo (il reggimento d'assalto) e con una divisione dell'esercito, inizialmente la 22a, in seguito rimpiazzata con la 5a da montagna, rinforzata con un reggimento della 6a, che sarebbe giunta a bordo degli aerei da trasporto. La sostituzione della 22a con la 5a da montagna, e i riferimenti al trasporto via mare, riuscirono a confondere disastrosamente la valutazione di Freyberg circa la minaccia che doveva fronteggiare. La sintesi cruciale delle decrittazioni di Enigma (OL 2/302) fu inviata al comando di Freyberg il 13 maggio alle 17.45. L'idea che dava delle

operazioni era la seguente: l'azione sarebbe iniziata il 17 maggio (poi rinviata al 20). Il primo giorno la divisione paracadutisti avrebbe conquistato Màleme, Iràklion e Rétimo. Secondo, arrivo dei caccia e dei bombardieri sugli aerocampi cretesi. Terzo, atterraggio (con alianti e aerei da trasporto) delle unità su alianti e di quelle dell'esercito a bordo degli aerei da trasporto. Infine, arrivo delle unità trasportate via mare consistenti in batterie contraeree unitamente ad altri soldati e rifornimenti. Inoltre, la XII Armata assegnerà 3 reggimenti da montagna come da ordini. Verranno anche assegnati ulteriori elementi consistenti in motociclisti, unità corazzate, unità anticarro, unità contraeree ... Gli aerei da trasporto, che saranno assegnati in numero sufficiente - circa 600 - per questa operazione, verranno radunati sugli aeroporti nella zona di Atene. La prima sortita trasporterà probabilmente solo truppe paracadutiste. Le sortite successive si occuperanno del trasporto del contingente terrestre, degli equipaggiamenti e dei rifornimenti, e comprenderanno probabilmente gli aerei che traineranno gli alianti ... la forza d'invasione sarà formata da 30-35.000 uomini, dei quali circa 12.000 saranno paracadutati, e 10.000 trasportati via mare ... Sono stati emanati ordini di non minare la baia di Suda e di non di struggere gli aerodromi di Creta, in modo da non interferire con l'operazione prevista.36 L'OL2/302 era una guida pressoché esaustiva dell'Operazione Merkur, uno dei migliori esempi di informazione caduta tempestivamente in mano nemica. Indicava non solo i tempi dell'attacco, ma anche gli obiettivi, la consistenza e la composizione della forza attaccante. Inoltre, dato che il successo di Merkur - come di tutte le operazioni aviotrasportate - era basato sul fattore sorpresa, la rivelazione al generale Freyberg della sequenza delle operazioni era per i tedeschi particolarmente dannosa. L'OL 2/302 non raccontava però tutta la storia. Non specificava in quale luogo sarebbero atterrate le diverse unità. Come sappiamo oggi, il 3° reggimento paracadutisti avrebbe preso terra nella parte orientale dell'isola, il 2° al centro, mentre il reggimento d'assalto sarebbe sbarcato dagli alianti sull'aerocampo di Màleme, all'estremità occidentale, dopo la sua conquista da parte del 1° reggimento paracadutisti. Si trattava di informazioni vitali, ma non contenute nella versione grezza delle intercettazioni Enigma oppure omesse nella versione inviata a Creta. La politica di Bletchley era di non diramarci le decrittazioni grezze, spesso ritenute incomprensibili, tanto che lo stesso Winston Churchill, il quale inizialmente aveva insistito per visionare i messaggi appena decifrati, era obbligato ad accettare che

Bletchley ne sapesse più di lui. Se le decrittazioni grezze avessero rivelato in quale luogo sarebbero atterrate le diverse unità, Freyberg avrebbe potuto condurre in modo diverso la sua battaglia. Avrebbe potuto concentrare un'aliquota maggiore della forza di cui disponeva a Màleme, negando così l'aerocampo al nemico, nel qual caso i tedeschi avrebbero sicuramente perso la Battaglia di Creta. D'altro canto, ciò avrebbe potuto non verificarsi. Freyberg non aveva pieno accesso ai segreti di Enigma o, per essere più precisi, a quelli di Ultra. Pochi comandanti lo avevano. Il sistema Ultra consentiva solo agli ufficiali di grado molto elevato, in genere i comandanti di teatro, in questo caso il generale Wavell al Cairo, di sapere che i messaggi tedeschi venivano decrittati in tempo reale. Avevano ordine di dire ai loro subalterni che certe informazioni erano particolarmente affidabili - informazioni «Speciali» e «Molto speciali» - e di spiegarne l'importanza citando un ipotetico agente infiltrato nel comando nemico. Nelle zone operative il materiale era gestito da piccole cellule di ufficiali che avevano accesso a Ultra e che avevano giurato di mantenere il più assoluto riserbo. A Freiberg, che non era al cxorrente del segreto, fu semplicemente raccontata la storia dell'agente e gli fu vietato di discutere con chi che sia il materiale OL. Per lui, uomo intellettualmente poco sicuro di sé, si trattava di una limitazione che lo angustiava. Anziché poter discutere le sue preoccupazioni con i suoi più stretti subordinati, secondo il suo metodo abituale, era costretto a nascondere ciò che sapeva di Ultra. Il fatto ancora più grave è che sicuramente fraintese ciò che gli venne detto. Fu ingannato dalla confusione provocata dai riferimenti alla 22a divisione aviotrasportata, alla 5a divisione da montagna e al reggimento della 6a a essa aggregato, contenuti nei messaggi OL 2167 del 6 maggio e OL 2168 del 7, giungendo a ritenere che l'elemento non paracadutato della forza d'invasione fosse più numeroso di ciò che in effetti era. I riferimenti al trasporto via mare lo fuorviarono, facendogli credere che avrebbe dovuto opporsi sia a uno sbarco anfibio sia a un'azione aviotrasportata, magari condotti simultaneamente, e che la forza da sbarco fosse numericamente superiore a quella aviotrasportata. Forse lo si può perdonare, come lealmente ha sostenuto a posteriori suo figlio.37 Ralph Bennett, un autorevole storico del sistema Ultra e lui stesso analista a Bletchley durante la guerra, ha ricostruito in modo convincente la vicenda: [Freyberg] non seppe nulla di Ultra finché Wavell non lo nominò comandante a Creta [il 29 aprile, esattamente tre settimane prima dell'inizio della battaglia], e quindi

aveva un'esperienza molto scarsa nell'interpretarlo. Inoltre, fu costretto quasi subito dagli eventi a prendere decisioni operative tenendone conto, senza il beneficio di un'altra opinione o di un qualsiasi consiglio [il colonnello Beamish, l'intermediario Ultra a Creta, non era inserito nella catena di comando]. [Inoltre,] nel corso di tutta la storia nessuna isola era mai stata conquistata se non dal mare. L'unica prova che la nuova arma dei paracadutisti potesse sopraffare le difese a terra era fornita [dall'assalto di Eben Emael e da altre operazioni minori]. I primi battaglioni paracadutisti dell'esercito britannico sarebbero stati creati soltanto sei mesi più tardi. Infine, il fatto che il controllo del Mediterraneo da parte della Royal Navy fosse seriamente minacciato per la prima volta dai tempi della vittoria di Nelson nella baia di Abukir nel 1798 era sufficiente per rinforzare i timori di un attacco con i mezzi tradizionali ... nonostante Ultra, il timore [di Freyberg] per il pericolo proveniente dal mare può essergli addebitato solamente abusando del senno di poi.38 Tuttavia, pur tenendo conto di tutte le attenuanti, Ultra avvertì che i tedeschi avrebbero attaccato Creta con migliaia di aviotruppe e la guarnigione, per quanto disorganizzata dalle traversie greche, non era inferiore dal punto di vista numerico (42.460 uomini del Commonwealth britannico e greci contro 22.040 tedeschi).39 Lo sbarco dal mare non si materializzò, eppure Creta fu persa. Che cosa andò storto? La Battaglia di Creta Il 20 maggio era una magnifica giornata d'estate mediterranea anticipata. Il diario del 22° battaglione neozelandese, schierato a Maleme, riporta «cielo limpido, niente vento, massima visibilità: sono di stinguibili i dettagli delle montagne 30 chilometri a sudest».40 La mattina vi furono incursioni contro gran parte delle postazioni britanniche, come ve n'erano state ogni mattina nelle ultime due settimane. Poi, per un po', ritornò la calma, finché alle 8 non riprese il bombardamento, più intenso di prima. A Màleme vi furono numerosi feriti. Mentre venivano curati si udì il frastuono di una nuove ondata di aerei tedeschi. Erano gli Ju-52 che trainavano gli alianti del reggimento d'assalto, i quali iniziarono ad atterrare nel letto asciutto del Tavronitis, un fiume il cui corso interno portava a ovest dell'aerocampo di Màleme. Nel giro di pochi minuti atterrarono una quarantina di alianti, con a bordo, a gruppi di dieci, gli uomini del 1° battaglione comandato dal maggiore Koch, che l'anno prima aveva guidato in Belgio l'assalto al forte di Eben Emael, e di una parte del 3°, e il comando di reggimento. Non appena gli alianti si avvicinarono, caddero sotto il fuoco concentrato della fanteria neozelandese, appostata

nelle buche scavate attorno all'aeroporto e su Quota 107, che lo dominava. Quando lo si visita, il campo di battaglia di Màleme è, come gran parte dei campi di battaglia, più piccolo di quanto si può immaginare guardando una cartina. L'aerocampo sembra trovarsi sotto il bordo di Quota 107 (oggi cimitero degli invasori tedeschi) e oltre la pista si vede chiaramente il mare; solo la valle del Tavronitis è nascosta alla vista da uno scherzo della topografia. Il tenente colonnello Leslie Andrew, comandante del 22° battaglione neozelandese e decorato di Victoria Cross durante la Grande Guerra, aveva lasciato delle falle nella sua linea di vista schierando la compagnia D sulla sponda del fiume, le compagnie A e B su Quota 107 e sui suoi pendii, e la compagnia C sull'aerocampo. Disponeva di 2 carri armati, di 2 cannoni a traino meccanico da 4 pollici e di numerosi cannoni contraerei Bc-fors. Con i fucili e le mitragliatrici leggere e pesanti della sua fanteria, schierava una formidabile potenza di fuoco. Questa provocò numerose vittime nelle file del 2° e 4° battaglione del reggimento d'assalto, che si lanciarono con il paracadute, così come in parte del 3° battaglione. Le perdite furono particolarmente elevate fra gli ufficiali: il 2° battaglione avrebbe contato 16 morti e 7 feriti in gran parte caduti durante la fase iniziale del combattimento. Ai paracadutisti era stato detto che la guarnigione di Creta era scarsa, soltanto 12.000 uomini (una sottostima di quasi tre quarti), che la resistenza sarebbe stata debole e che gli abitanti di Creta avrebbero dato loro un amichevole benvenuto. Tutte le previsioni si dimostrarono false. I civili impugnarono ogni arma disponibile nello stesso istante in cui iniziarono gli atterraggi, un atto di coraggio collettivo per il quale avrebbero pagato un prezzo terribile in termini di rappresaglie di massa e individuali, non appena i tedeschi ne ebbero l'opportunità» I difensori britannici, neozelandesi e australiani combatterono con ferocia e, durante la fase dell'aviolancio, con un vero e proprio godimento. I soldati, seduti per la prima colazione, sparavano ai paracadutisti, a volte tenendo il punteggio come se si trattasse di una gara mattutina di tiro al piccione. Il senso di invulnerabilità dato dal lanciarsi con il paracadute fu ben presto cancellato via via che i corpi si afflosciavano all'estremità del fascio funicolare. Alcuni di quelli che non furono colpiti immediatamente provarono sdegno nel vedere quella situazione di vantaggio; altri alzarono le mani mentre erano in volo, ma senza risultato. Dove presenti, gli alberi furono ben presto ricoperti da paracadute dai quali pendevano cadaveri. I paracadutisti che presero terra illesi - cosa che accadde a gran parte di quelli

del 1° e 2° battaglione del 3° reggimento paracadutisti, oltre che al battaglione genio paracadutisti, fra Màleme e La Canea - dovevano solo trovare i contenitori con le armi per essere pronti a entrare in azione. Quei reparti si radunarono rapidamente ed iniziarono a combattere come unità coese. Attorno a Màleme, dopo essersi ripresi dal caos della loro discesa contrastata, i superstiti del 3° battaglione e dei reparti alianti rimasero disperatamente sotto pressione. I neozelandesi, compresi quelli del 21° e 23° battaglione che difendevano la zona a est di Màleme, erano interrati e pieni di voglia di battersi. Quanto ai tedeschi, «anche coloro che erano atterrati illesi e non visti in una vigna o in un campo d'orzo non poterono combattere in modo efficace finché non ebbero ritrovato le loro armi. E se i contenitori erano caduti in campo aperto, recuperarli significava partecipare a un gioco mortale delle belle statuine.41 In poco tempo il battaglione fu praticamente distrutto. Il comandante, l'aiutante maggiore, tre dei quattro comandanti di compagnia e 400 dei circa 500 soldati furono uccisi sul colpo o morirono per le ferite non curate fra gli ulivi e la sterpaglia di Quota 107. Il generale Freyberg, che stava facendo la prima colazione presso il suo comando nella cava, aveva accolto l'arrivo dei tedeschi alle 8 con il commento «Sono in perfetto orario!», l'unica ammissione pubblica del suo accesso alle informazioni di Ultra.42 «Il suo comportamento» scrisse il futuro Lord Woodhouse, che sarebbe diventato in seguito il capo dello Special Operations Executive in Grecia, «era quello di chi aveva preso tutte le misure necessarie sulla base delle informazioni di cui disponeva, e che ora non doveva far altro che lasciare che i suoi subalterni combattessero la battaglia».43 Le disposizioni di Freyberg, nonostante il suo persistente malinteso circa la minaccia dal mare, si dimostrarono efficaci nel settore centrale attorno a Rétimo e a Iràklion, a est. Due battaglioni australiani, 2/11° e 2/1°, difendevano l'aerocampo di Rétimo, appoggiati da 2 reggimenti greci. Gli australiani erano ben interrati e avevano buoni settori di tiro, dato che in quella zona c'era poca vegetazione. Godevano anche del vantaggio di un ampio preavviso perché, a causa di ritardi ad Atene, i paracadutisti tedeschi non giunsero che nel pomeriggio, varie ore dopo i lanci di Màleme e La Canea. I due battaglioni, il 1° e il 2° del 2° reggimento paracadutisti, giunsero volando lungo la costa, e gli aerei e i paracadutisti presentarono quindi ottimi bersagli nella fase finale del loro avvicinamento; alcuni aerei volarono addirittura sotto le postazioni degli australiani nascosti nelle colline lungo la costa. Quando gli australiani

aprirono il fuoco, provocarono una carneficina. Diversi aerei furono abbattuti, altri lanciarono i loro paracadutisti in mare, dove affogarono trascinati sul fondo dal peso dell'equipaggiamento. Quelli che sopravvissero trovarono scarso riparo sia dalla vista sia dal fuoco. Furono colpiti in gran numero, e molti caddero vittime delle bande di irregolari cretesi. La chiave del successo della difesa risiedeva nella qualità dei due comandanti di battaglione, Cappbell e Sandover, che tennero sotto controllo i propri uomini, organizzarono un fuoco efficace e condussero dei contrattacchi per rastrellare ogni resistenza residua. Il 2° reggimento paracadutisti fu sconfitto in modo decisivo a Rétimo. Subì pesanti perdite e il suo comandante, colonnello Sturm, fu fatto prigioniero da Sandover la mattina del 21 maggio. Il 1° reggimento paracadutisti, lanciatosi a Iràklion, fu ancora più sfortunato. Il 1° e il 3° battaglione caddero fra le unità meglio addestrate che difendevano l'isola: il 2° Leicesters, il 2° Black Watch e il 2° York and Lancaster. I loro soldati erano effettivi di prima della guerra, che conoscevano il mestiere. Erano inoltre appoggiati da una dozzina di cannoni contraerei leggeri che non aprirono il fuoco durante gli attacchi aerei preparatori dei tedeschi e le cui posizioni non furono quindi individuate. Quando comparvero i Junkers 52 che trasportavano le truppe, ancora più tardi di quelli di Rérimo, alcuni addirittura alle 19, ne furono abbattuti 15 nel corso delle due ore durante le quali si svolsero i passaggi per i lanci. I paracadutisti che riuscirono a lanciarsi furono colpiti in gran numero dai britannici, mentre erano appesi alle loro imbracature, mentre toccavano terra, o mentre correvano per cercare riparo o per recuperare i contenitori di armi. Furono distrutte intere compagnie - una ebbe solo 5 superstiti; il 3° battaglione del 1° reggimento paracadutisti ebbe 300 morti e 100 feriti su una forza complessiva di 550 uomini. Fra le vittime di Iràklion c'erano tre fratelli, membri della famosa famiglia di Blucher, uno dei comandanti che insieme a Wellington avevano sconfitto Napoleone a Waterloo, e che prestavano servizio quali tenente, caporale e soldato semplice.44 Il secondo giorno di battaglia, il 21 maggio, a Iràklion e Rétimo il vantaggio era nettamente dalla parte di Freyberg. Entrambi gli aerocampi erano ancora in mani britanniche, e malgrado vi fossero gruppi di tedeschi che combattevano ancora nelle campagne e fra le mura veneziane di Iràklion, si trattava unicamente di sacche di resistenza. La loro fine o la loro resa era quindi solo una questione di tempo, a meno che la battaglia non volgesse a sfavore dei britannici in qualche altra parte dell'isola. Com'era già iniziato

ad accadere. Poiché alla Creforce mancavano le radio, le comunicazioni fra i vari settori di Freyberg erano nel migliore dei casi intermittenti, spesso inesistenti. In un messaggio inviato a Wavell al Cairo la notte del 20 maggio Freyberg aveva riferito: «Abbiamo subito una notevole pressione. Ritengo che finora siamo riusciti a tenere gli aerodromi di Màleme, Iràklion e Rétimo, e i due porti. Il margine grazie al quale li teniamo è minimo e sarebbe sbagliato se dessi un quadro ottimistico. I combattimenti sono stati pesanti e sono stati uccisi numerosi tedeschi ... L'attacco aereo contro di noi è stato duro. Tutti capiamo l'importanza della posta e combatteremo fino alla vittoria». Freyberg credeva che la marea fosse girata. Ciò che non sapeva era che la seconda frase del suo messaggio non era vera. L'aerocampo di Màleme stava per essere abbandonato dai difensori al riparo dell'oscurità. I tedeschi lo avrebbero utilizzato per trasportarvi per via aerea la fanteria della 5a divisione da montagna, facendo volgere decisamente a loro favore l'equilibrio delle forze. La Battaglia di Creta stava per essere persa. Non certo per mancanza di coraggio. Sia Andrew, il comandante del 22° battaglione neozelandese decorato di Victoria Cross, sia Hargest, il suo diretto superiore al comando della 5a brigata neozelandese, erano uomini coraggiosi e veterani esperti della Grande Guerra; e anche i loro soldati erano coraggiosi ed esperti. Tuttavia, la natura imprevista della guerra dal cielo aveva fatto perdere loro il controllo della situazione, mentre i mezzi di comunicazione di cui disponevano erano quantomeno irregolari, e Hargest in particolare condivideva i timori di Freyberg circa uno sbarco dal mare. Nel tardo pomeriggio Andrew fece uno sforzo combinato per cacciare i tedeschi dall'aero-campo, facendo avanzare i due carri armati Matilda che aveva ai propri ordini. Nessuno dei due funzionava a dovere e uno di loro ben presto tornò indietro. L'altro, che avrebbe potuto da solo raggiungere l'obiettivo, tale era la paura che i paracadutisti avevano dei carri armati, inspiegabilmente lo superò e discese nel letto del Tavronitis, dove ben presto si impantanò. La sera del 20 maggio, quando cadde l'oscurità, Andrew giunse alla disastrosa conclusione che le sue compagnie avanzate erano state sopraffatte e che la cosa migliore da fare fosse far ripiegare le altre due fino a raggiungere i battaglioni di Hargest più a est, per lanciare l'indomani un contrattacco con la luce del giorno. In uno dei loro rari contatti radio, Hargest sembrava essere d'accordo, o quantomeno accettare la decisione del collega. Entrambi avevano pienamente torto. Le due compagnie che Andrew riteneva sconfitte, per quanto isolate e mal-conce

tenevano la posizione e dominavano ancora il nemico, ormai esausto e sovente sul punto di cadere addormentato sul posto. Hargest aveva molte riserve, compreso un intero battaglione non ancora impiegato, ma rinunciò a rinforzare su vasta scala l'aerocampo o Quota 107. Durante la notte i neozelandesi nelle posizioni avanzate, dopo aver saputo per puro caso di essere stati lasciati soli, si ritirarono verso est. Una Zona d'importanza vitale stava cadendo per abbandono. Ad Atene, durante la notte fra il 20 e il 21 maggio, i comandanti superiori tedeschi erano giunti alla conclusione che la battaglia era perduta. Student capì che stava per essere distrutta non solo la sua divisione, ma anche la sua reputazione e la sua carriera. Così convocò in tutta fretta una riunione per tracciare un nuovo piano. I paracadutisti in soprannumero dovevano formare un gruppo tattico agli ordini del colonnello Ramcke e lanciarsi direttamente attorno all'aerocampo, mentre il capitano Kleye, un pilota particolarmente audace, avrebbe cercato di atterrare sulla pista alle prime luci dell'alba sia per portare le munizioni tanto necessarie sia per saggiare le difese.45 La mattina del 21 Kleye atterrò e ridecollò con successo. Al suo ritorno ad Atene ogni soldato disponibile era impegnato nel preparare la flotta di Junkers 52 per il nuovo assalto. Lo sforzo durò tutto il giorno, durante il quale i neozelandesi, parzialmente ierganizzati dal brigadier generale Hargest, avanzarono per riconquistare il terreno perduto la notte precedente, malgrado i pesanti attacchi aerei e il fuoco di sbarramento dei tedeschi sopravvissuti, nascosti nei vigneti e nei boschetti di ulivi. Il 28° battaglione, formato da maori, la razza guerriera originaria della Nuova Zelanda, riuscì a raggiungere di nuovo l'aerocampo ma, trovandosi senza nessun appoggio, ritornò indietro. Nel tardo pomeriggio il gruppo di paracadutisti di Ramcke si lanciò nell'area della 5a brigata e i neozelandesi furono costretti a riprendere l'attività del giorno precedente, ovvero sparare ai paracadutisti mentre scendevano dal cielo e rastrellare quelli che erano riusciti ad atterrare illesi. Il lancio di Ramcke non avrebbe fatto altro che ampliare la catastrofe dei paracadutisti se, simultaneamente, non fosse giunta in forze all'aerocampo di Màleme la 5a divisione da montagna. Non si trattò di un arrivo ordinato. I neozelandesi, che erano a tiro, aprirono un fuoco devastante, rinforzato dalle granate sparate dai cannoni campali italiani catturati e usati da serventi britannici. Ventidue Junkers 52 furono colpiti a terra o prima dell'atterraggio, una perdita pesante per una flotta da trasporto già notevolmente ridotta nel corso della giornata precedente. Tuttavia, i tedeschi erano implacabili: dopo aver

sgomberato la pista dalle carcasse servendosi delle cingolette Bren gun carrier catturate, scaricavano gli aerei in 70 secondi. Dal 21 maggio giunse per via aerea un battaglione del 100° reggimento da montagna ed entro il 24 atterrò l'intera divisione, sicché il numero di soldati aviotrasportati raggiunse circa le 14.000 unità. Durante l'arrivo della divisione da montagna i neozelandesi, rinforzati dal 2/7° battaglione australiano e dal 1° Welch Regiment, continuarono a combattere contro le teste di sbarco attorno a Màleme e La Canea, spesso con successo. Fu in questa fase dei combattimenti che il tenente Charles Upham, del 20° battaglione neozelandese, ottenne la Victoria Cross; ne avrebbe meritata un'altra nel corso della guerra, unico soldato di fanteria - e uno dei soli tre uomini - a essere stato decorato con due VC. Malgrado il coraggio dei difensori della parte occidentale di Creta, e la loro volontà di rigettarsi nella mischia di una battaglia sempre più confusa, già il 22 maggio la decisione non era più nelle loro mani. Infatti, nonostante le pesanti perdite subite dalle truppe paracadutiste e da quelle giunte con gli alianti il giorno dell'attacco e nel periodo immediatamente successivo, il fatto che il 21 maggio i tedeschi si fossero impadroniti dell'aerocampo di Màleme costituì una svolta decisiva. Da quel momento, godendo dell'assoluta supremazia aerea, poterono rinforzare l'isola a loro piacimento, mentre la Creforce, senza appoggio dall'aria e con uno scarso appoggio dal mare, iniziò a indebolirsi. Alla fine, circa 20.000 superstiti dei combattimenti - alcuni ritiratisi inquadrati, altri alla spicciolata - dopo una difficile fuga attraverso le Montagne Bianche furono tratti in salvo dalla marina nel porto meridionale di Sfakia, mentre altri vennero imbarcati, inquadrati, sulla costa settentrionale. Molti rimasero sull'isola e organizzarono la resistenza insieme ai cretesi, che si rifiutarono di sottomettersi all'occupazione, tanto che alla fine dovettero essere trattenuti dall'attaccare i tedeschi dagli ufficiali di collegamento britannici, inviati presso le bande di guerriglieri per evitare le spaventose rappresaglie contro i villaggi dell'interno. Le perdite britanniche, australiane e neozelandesi durante gli scontri ammontarono approssimativamente a 3500 morti e 12.000 prigionieri. Vi furono anche 2000 caduti fra i marinai della Royal Navy giunti per fronteggiare e respingere l'invasione dal mare, la cui prospettiva aveva tanto allarmato il generale Freyberg. Fra i tedeschi le perdite, ancorché di entità analoga, furono accusate più pesantemente. Il numero delle vittime tedesche è quanto mai incerto: quello dei caduti nella Battaglia di Creta, dal 20 maggio al 1° giugno, varia da 3352 (cifra riportata

nel cimitero di Quota 107) a 3994 (secondo i calcoli di Anthony Beevor, che comprendono gli equipaggi dei velivoli). La nota macabra nel conteggio delle vittime tedesche è che la maggior parte di essi apparteneva alla 7a divisione paracadutisti ed erano caduti in un solo giorno, il 20 maggio. Ne furono uccisi quasi 2000 su una forza complessiva - ossia quella costituita da tre reggimenti paracadutisti e dal reggimento d'assalto - di circa 8000 (il numero potrebbe anche essere stato superiore, dato che non c'era nessuni a contarli).46 Per i tedeschi, quindi, Creta fu un disastro. Di fatto venne distrutta una delle migliori formazioni combattenti delle forze armate di Hitler, il quale prese la decisione di non rischiare mai più un'operazione aviolanciata e, in larga misura, vi si attenne. Ma Creta rappresentava una sconfitta anche per i britannici. Molti dei morti, dei feriti e dei prigionieri erano soldati di ottima qualità. Anche se fare paragoni è odioso, il feldmaresciallo Erwin Rommel, che li avrebbe spesso affrontati nel deserto dell'Africa nordoccidentale, riconosceva che i neozelandesi erano i migliori soldati che avesse mai conosciuto, ivi compresi il tedeschi. Gli australiani, meno disciplinati ma ugualmente sicuri i sé, erano anch'essi soldati eccellenti. Lo stesso valeva per i cinque battaglioni regolari britannici, York and Lancaster, Welch, Leicesters, Black Watch e Argylls. Alcuni di questi uomini furono tratti in salvo dalla marina ancora inquadrati nei rispettivi reparti, mentre altri furono evacuati alla bell'e meglio. La Creforce non ripiegò ordinatamente l'onta della rotta, peggiore di quella della disfatta, aleggiò sui superstiti che, infine, riuscirono a ritornare in Egitto. La marina soffrì quanto l'esercito. Nello sforzo per opporsi all'invasione dal mare tanto temuta da Freyberg - in realtà nulla più di qualche flottiglia di pescherecci greci non protetti e pieni fino alla falchetta di inerme fanteria tedesca - l'ammiraglio Cunningham sacrifico' agli attacchi aerei tedeschi 3 incrociatori (Gloucester, Fiji e Calcutta) e 6 cacciatorpediniere (Juno, Greyhound, Kelly, Kashmir, Imperial e Hereward). Furono danneggiati anche 4 corazzate, 3 incrociatori e 7 cacciatorpediniere. Molte di queste navi avevano a bordo soldati in fuga, perciò le perdite furono ingenti. La Battaglia navale di Creta, al pari di quella terrestre, fu una cocente sconfitta per il potere britannico, resa ancor più dolorosa dall'alto numero di vittime fra i marinai e i soldati imbarcati sulle navi, e fra gli equipaggi di terra della RAF. Come si materializzò la sconfitta? Ralph Bennett, il quale - come detto - è un esperto del ramo, ha scritto che «Creta [esemplifica] il fatto che per vincere le battaglie bisogna

disporre sia della forza che della conoscenza preventiva». Ebbene, questo suo giudizio dovrebbe essere riformulato. I britannici possedevano una forza ampiamente sufficiente per vincere la Battaglia di Creta, se fosse stata schierata e impiegata correttamente nel corso dell'azione, e una conoscenza preventiva pressoché completa. Anche se ulteriori informazioni circa gli obiettivi di ogni componente della forza attaccante, che I avessero rivelato l'importanza fondamentale attribuita dai tedeschi a Màleme, avrebbero potuto far mutare la valutazione delle priorità da parte di Freyberg, la cosa non è affatto sicura data la sua ossessione per il pericolo di uno sbarco dal mare. Quello che gli eventi cretesi del 20-21 maggio dimostrano è che una forza difensiva, incerta su come rispondere a un pericolo imminente, anche se ben informata del rischio in termini generali è in condizione di svantaggio rispetto a un nemico che ha ben chiari i propri obiettivi. Freyberg sapeva quando i tedeschi sarebbero apparsi, ne conosceva gli obiettivi (i tre aerocampi) e la forza (un'intera divisione aviotrasportata, rinforzata da truppe da montagna). Ma non aveva chiaro il rapporto fra i vari elementi dell'attacco, avendo scambiato quello aviotrasportato con quello molto meno minaccioso di un'invasione via mare. I tedeschi, invece, sapevano esattamente ciò che volevano fare: conquistare i tre aerocampi con un'avanguardia di paracadutisti e con la fanteria a bordo degli alianti, e quindi rinforzare il loro successo. Su due dei loro obiettivi, Iràklion e Rétimo, subirono pesanti disfatte. A Màleme ottennero inizialmente un successo parziale, che poi completarono assumendosi un rischio operativo a cui Freyberg e i suoi subalterni non erano preparati a rispondere. Ci fu una sequenza di punti di svolta. Se, nella notte fra il 20 e il 21 maggio, Andrew non avesse ritirato da Quota 107 le sue due compagnie meno impegnate, queste l'indomani avrebbero potuto fornire appoggio alle due compagnie ancora ingaggiate attorno all'aero-campo di Màleme, che stavano tenendo la posizione. Tale decisione - presa da Andrew in modo autonomo, ma senza che il suo superiore vi si opponesse - fu il primo e più importante errore, ma non quello fatale. La lotta per Màleme proseguì per gran parte del giorno successivo e non era ancora stata persa dai britannici. Fu solo alle 7.15 del 21 maggio che il comando tedesco di Atene ricevette la notizia che «il Gruppo Ovest [il reggimento d'assalto e il 3° reggimento paracadutisti] aveva conquistato l'estremità sudorientale dell'aerocampo e la quota un chilometro a sud [Quota 107]».47 Fino a quel momento i comandanti delle forze aviotrasportate pensavano che la battaglia fosse persa. Fu solo alla

notizia della conquista di Quota 107, e del riuscito atterraggio di Kleye a Màleme, che decisero di rischiare l'atterraggio in massa della 5a divisione da montagna sull'aerocampo. Gli alpini iniziarono ad arrivare al calar della sera. Nel frattempo i neozelandesi avevano organizzato numerosi contrattacchi e quasi riconquistato il terreno perduto, oltre ad aver falcidiato il secondo lancio di paracadutisti a est di Màleme. I contrattacchi del 21 maggio, che avrebbero potuto salvare la situazione, fallirono per diversi motivi. Il supporto aereo ravvicinato tedesco, con i caccia Messerschmitt 109 che mitragliavano a bassa quota e gli Stukas in picchiata che sganciavano bombe, era terrificante oltre che micidiale. Freyberg non impiegò un numero sufficiente di soldati, perché ossessionato dall'idea di uno sbarco dal mare, un timore aggravato da un messaggio Ultra ricevuto attorno alle 16 del 21 maggio: «Fra le operazioni pianificate per il ventuno maggio vi è il trasporto per via aerea di due battaglioni da montagna che attaccheranno La Canea. Lo sbarco da una flotta di naviglio minore dipende dalle condizioni del mare».48 Questo messaggio fermò la mano di Freyberg. Quando infine l'aerocampo di Màleme cadde sotto le ondate di soldati di montagna in arrivo, egli mantenne ancora almeno tre battaglioni inoperosi nei pressi di La Canea. I tedeschi furono fortunati nel vincere la Battaglia di Creta e i britannici non avrebbero dovuto perderla. È certamente difficile spiegare come poterono riuscire nell'impresa, con i piani tedeschi aperti di fronte a loro con diversi giorni di anticipo. Freyberg aveva sia la forza sia la conoscenza preventiva. Come aveva potuto farne cattivo uso? Molto è stato addebitato alla sua sopravvalutazione della minaccia dal mare, mentre nulla si è detto sulla qualità delle informazioni Ultra che gli furono fornite. La soluzione del mistero circa il suo errato processo decisionale potrebbe trovarsi proprio lì. Bisogna ricordare che non riceveva le decrittazioni grezze, perché a Bletchley si era deciso di non diramarle, nemmeno al primo ministro. Si trattava di una decisione sicuramente giusta. Le decrittazioni erano spesso davvero enigmatiche o piene di termini tecnici militari tedeschi e di abbreviazioni; in molti casi si trattava di «spezzi casuali di messaggi segreti che dovevano essere letti senza conoscere i retroscena o il contesto che avrebbero potuto spiegare le allusioni a volte incomprensibili».49 Tuttavia, come ammette Bennett, la Hut 3 di Bletchley, che si occupava dell'interpretazione (non della decrittazione) di tutti i messaggi decrittati dell'esercito e dell'aeronautica tedeschi, poteva contare sull'operato di numerosi studiosi di tedesco in

grado di effettuare rapide e precise traduzioni delle decrittazioni, ma a quell'epoca (nel 1940-41) disponeva di pochi ufficiali di intelligence e quei pochi scarsamente addestrati. Secondo Welchman, la cosa interessante è che nella Hut 6, che effettuava la decrittazione, non vi era quasi nessuno che conoscesse il tedesco se non in modo superficiale. Il risultato, conviene Bennett, fu che «all'inizio del 1941 tutto ciò che erano in grado di fare era ipotizzare quanto la nuova fonte d'informazioni potesse diventare illuminante una volta che la guerra terrestre si fosse nuovamente accesa, o come potesse essere utilizzata al meglio». E prosegue: «Né alcuno aveva grande esperienza nel cucire insieme elementi sparsi, creando uno schema comprensibile per i comandanti sul campo e utile per migliorare i loro piani di battaglia».50 «Ci volle di fatto un certo tempo» dice, parlando della sua esperienza presso la Hut 3, «prima che il risultato dei crittoanalisti fosse uguagliato da una pari abilità da parte [degli interpreti] nel convertire il prodotto della loro capacità in informazioni militari precise, valutarlo in modo esatto e applicarlo correttamente sul campo.» Le riflessioni di Bennett circa il lavoro iniziale della Hut 3 - proprio durante il periodo di Creta - sono di notevole rilevanza per capire la condotta della battaglia da parte di Freyberg, dato che rivelano i pesanti limiti dei messaggi Ultra da lui ricevuti. Quei messaggi sembrano mostrare l'immagine completa di un'imminente invasione dall'aria, ma ciò che non mostrano - cosa decisiva - è in quale luogo sarebbero atterrate le diverse unità. Gli obiettivi - Màleme, Rétimo, Iràklion - erano citati, così come la composizione e la forza del contingente d'attacco: la 7a divisione paracadutisti rinforzata dalla 5a divisione da montagna. Tuttavia, le unità della forza non erano messe in relazione alle zone obiettivo. La cruciale sintesi dell'ordine di operazioni tedesco, l'OL 2/302 del 13 maggio 1941, ossia il lavoro degli interpreti di Bletchley e non la semplice decrittazione delle intercettazioni tedesche, non specifica come il reggimento d'assalto e i 9 battaglioni del 1°, 2° e 3° reggimento paracadutisti sarebbero stati suddivisi sui diversi obiettivi. Può darsi che le intercettazioni non lo specificassero. Non possiamo saperlo. «Le traduzioni delle decrittazioni... non sono state consegnate [al Public Records Office].»51 La cosa, però, è molto improbabile. Gli ordini delle operazioni militari, in qualsiasi esercito, si rifanno a un modello standard, che specifica sempre, fra gli altri punti, lo scopo, i tempi, gli obiettivi e le unità assegnate agli obiettivi. È molto improbabile che, fra le intercettazioni di Enigma decrittate, non vi fosse l'indicazione che Màleme sarebbe stato

l'obiettivo sia del reggimento d'assalto sia del 3° reggimento paracadutisti durante la prima ondata del 20 maggio. Se Freyberg lo avesse saputo, cosa che avrebbe identificato Màleme quale obiettivo principale dei tedeschi, le sue idee si sarebbero notevolmente chiarite. Avrebbe potuto lasciare che le guarnigioni di Rétimo e Iràklion se la cavassero da sole, come fecero ottimamente, preoccuparsi meno della minaccia dello sbarco dal mare e concentrarsi in modo rapido e deciso su Màleme, allo scopo di distruggere i primi lanci e aviosbarchi e negare l'uso dell'aerocampo alle ondate successive. Freyberg aveva a disposizione una forza notevole. Quand'anche il reggimento d'assalto avesse avuto un numero di alianti sufficiente per trasportare tutti i suoi soldati, cosa che non aveva, avrebbe potuto contare al massimo su 2400 uomini, e il 3° reggimento paracadutisti solo su 1650. La divisione neozelandese, con i battaglioni australiani e britannici aggregati, superava ampiamente il totale tedesco di 4000 uomini. Facendo i conti, si hanno 7 battaglioni tedeschi contro 17 britannici, che disponevano anche di carri armati e di artiglierie che ai tedeschi mancavano. Freyberg avrebbe dovuto essere in grado di conseguire la vittoria. Se non lo fece, fu in parte perché le informazioni ricevute non gli furono di grande aiuto. Contenevano i fatti, ma gli venivano fornite attraverso il «setaccio» o il «filtro», come viene oggi definito tale processo nel mondo dell'intelligence, dell'interpretazione da parte dei funzionari giovani, inesperti e in gran parte non militari della Hut 3 di Bletchley, che sembravano più preoccupati di fornire un risoconto fluido secondo il modello dei temi di Oxbridge - non va dimenticato che si trattava in massima parte di docenti universitari di linguistica - che una chiara valutazione degli scopi e delle capacità del nemico, a differenza di quanto avrebbe fatto un bravo analista operativo dell'intelligence. Il valore delle informazioni dipende dall'uso che se ne fa. È questa la dura lezione di Creta, «esempio di informazione aperta e chiusa», e la sua verità ci appare oggi tanto chiara quanto l'avrebbe resa allora un'interpretazione migliore.

VI MIDWAY: IL TRIONFO DELLE INFORMAZIONI?

La sconfitta della Squadra incrociatori dell'Asia orientale dell'ammiraglio Maximilian von Spee nel 1914 aveva gettato le basi per la conquista da parte del Giappone nel 1941-42 del perimetro oceanico della sua Sfera di coprosperità della Grande Asia Orientale, dato che le colonie isolane abbandonate da von Spee durante la sua ritirata dal Pacifico erano state immediatamente occupate dalle forze navali nipponiche. Il Giappone era entrato nella prima guerra mondiale quale alleato della Gran Bretagna, in risposta a una richiesta di assistenza navale nella caccia ai mercantili armati tedeschi. Tale scelta non era però stata dettata da benevolenza diplomatica, bensì unicamente da ragioni di interesse. Fin dal suo rientro sulla scena mondiale nel 1854, dopo secoli di voluto isolamento, e soprattutto dalla creazione di un moderno esercito e di una moderna marina nel corso degli ultimi decenni dell'Ottocento, il Giappone aveva cercato di affermarsi come potenza navale nel Pacifico. Se l'ambizione a lungo termine era quella di dominare la Cina, la sua classe dirigente era consapevole che le grandi potenze esistenti - in particolare la Gran Bretagna e la Russia, che avevano proprie mire sui territori del Celeste Impero - avrebbero impedito qualsiasi tentativo di annessione su larga scala. La politica degli Stati Uniti era un ostacolo ancor più grosso, dato che era generosa e in gran parte disinteressata. Mentre l'America commerciale cercava di creare e proteggere i mercati cinesi, l'America politica e missionaria sperava di fare della Cina un grande paese democratico e cristiano. Poiché gli Stati Uniti erano una grande potenza nel Pacifico, il loro atteggiamento era un fattore che aveva un peso determinante sulla politica strategica giapponese. Nel 1908 la marina nipponica accarezzò l'idea di combattere la marina statunitense nelle acque del Pacifico e nel 1910 studiò un eventuale attacco contro le Filippine che, al termine della guerra ispano-americana del 1898, erano diventate un protettorato USA.1 La marina giapponese riconosceva che per condurre una guerra navale contro gli Stati Uniti nel Pacifico, anche solo a livello di esercizio teorico, era necessario disporre di altre basi oltre alle isole nazionali. Nel 1914 il Giappone aveva già ampliato notevolmente la propria estensione territoriale. In conseguenza della vittoria sulla Cina nella guerra del 1894-

95, aveva acquisito la grande isola di Formosa (Taiwan) e il vicino arcipelago delle Pescadores; aveva stabilito un protettorato sulla Corea, che nel 1910 divenne una colonia giapponese, e aveva ottenuto delle concessioni nella penisola di Liaotung, il promontorio strategico che chiudeva il Mar Giallo; aveva anche ottenuto «in affitto» la prosperosa provincia del Kwang-tung. Dopo la guerra di Cina le grandi potenze, che desideravano per sé i territori conquistati dal Giappone, intervennero, obbligandolo a sloggiare dalla penisola di Liaotung, nella quale la Gran Bretagna, la Germania e la Russia crearono le loro enclave marittime, mentre i russi si impadronirono della base di Port Arthur. Nel 1904 il Giappone si vendicò dichiarando guerra alla Russia, che, a seguito delle cocenti sconfitte subite in Manciuria, perse gran parte del proprio potere navale. Aveva comunque imparato una lezione: i bianchi imperialisti - che allora comprendevano anche gli americani - non avrebbero consentito a uno Stato asiatico di acquisire i possedimenti coloniali desiderati, di fatto o potenzialmente, da loro stessi. L'abbandono da parte della Germania delle sue colonie nel Pacifico e la richiesta britannica di assistenza navale nell'agosto 1914 rappresentavano quindi per il Giappone un'opportunità che non poteva lasciarsi sfuggire. L'Australia e la Nuova Zelanda, muovendosi rapidamente per far valere le loro pretese, s'impossessarono di quelli che, in quell'area, sembravano i bocconi migliori dell'ex impero coloniale tedesco: Nuova Guinea, Papua, isole Salomone e arcipelago delle Bismarck, compreso lo strategico ancoraggio di Rabaul, furono occupati dall'Australia, Samoa dalla Nuova Zelanda. Ai primi d'ottobre il Giappone, che aveva allestito in tutta fretta due squadre per i Mari del Sud, riuscì a mettere le mani sulla Micronesia, comprese le isole Marianne, Caroline e Marshall. L'equatore divenne così l'effettiva frontiera marittima fra un'Australasia allargata e un nuovo impero giapponese del Pacifico centrale. Nel novembre 1914 il ministro degli Esteri nipponico si era accordato in modo informale con la controparte britannica affinchè il Giappone, una volta tornata la pace, potesse tenere per sé tutte le isole tedesche a nord dell'equatore. Sotto il profilo economico, la Micronesia aveva un'importanza trascurabile. Sotto quello geopolitico, invece, quando nel 1919 la Lega delle Nazioni la affidò come mandato al Giappone, la situazione strategica nel Pacifico settentrionale mutò radicalmente. Il Giappone, che prima del 1914 era una semplice potenza regionale, dopo il 1919 entrò in possesso di un grande bastione potenzialmente offensivo che

si estendeva quasi fino alla Linea internazionale del cambio di data e minacciava i possedimenti americani di Guam, Wake, Midway e perfino le distanti Hawaii nel Pacifico centrale, così come le Indie Orientali Olandesi, le Filippine sotto protettorato americano, nonché la costellazione di isole britanniche del Pacifico centrale, che andavano dalle Salomone alle Gilbert e oltre. «Oltre» significava Australia e Nuova Zelanda, la cui sicurezza dipendeva in sostanza dal potere navale britannico. Nonostante la conclusione della prima guerra mondiale avesse fatto del Giappone una potenza oceanica del Pacifico, dopo il 1919 e fino alla fine degli anni Trenta i suoi affari, sia interni che esteri, erano orientati quasi esclusivamente alla Cina. Dopo essere stato per secoli, se non addirittura per millenni, dipendente culturalmente dalla Cina, nel XX secolo il Giappone decise che il proprio futuro si sarebbe basato su un'inversione di tale rapporto di dipendenza: la vita economica, ma anche politica e militare, della Cina sarebbe stata sottomessa ai propri bisogni imperiali. Nel 1915 il Giappone presentò al governo cinese le «Ventun domande», una sorta di ultimatum con cui chiedeva non solo diritti e privilegi, ma anche il riconoscimento di una posizione di dominio assoluto. I cinesi tergiversarono e resistettero, finché poterono. Nel 1931, però, non riuscirono a impedire che il Giappone si annettesse in pratica la Manciuria, né che, nel 1937, conducesse un'invasione su larga scala del Sud. Il governo nazionalista di Chiang Kai-shek fu costretto a ritirarsi all'interno, prima nella città di Nanchino e poi a Chungking. La sua capacità di resistenza fu fiaccata dagli attacchi condotti dalle armate del Partito comunista cinese guidato da Mao Tse-tung. La politica imperiale giapponese fu rafforzata e sostenuta nel corso degli anni Trenta dalla nascita nella classe militare, in particolar modo nell'esercito, di un forte spirito nazionalista. Il cosiddetto «incidente della Manciuria» (1931) fu in gran parte dovuto a ufficiali nazionalisti della guarnigione di stanza nella regione. Quello che nel 1937 a Shan-ghai gli osservatori americani definirono «incidente cinese» era anch'esso frutto di un'esplosione d'indisciplina fra le truppe d'occupazione giapponesi. Tuttavia, in quel periodo l'esercito era alla guida del governo, sfuggito al controllo delle autorità costituzionali. Allo scoppio della seconda guerra mondiale il Giappone, ormai alleatosi con Germania e Italia, era uno Stato totalitario impegnato in un programma imperialistico di espansione territoriale ai danni della Cina, con la quale era in guerra, dei possedimenti asiatici degli imperi europei, soprattutto di Gran Bretagna e Olanda, e degli

Stati Uniti. La guerra di terra contro la Cina impegnò buona parte della forza dell'esercito giapponese, che vi schierava circa 25 divisioni. Dal punto di vista militare era nettamente superiore a quello cinese, che riuscì a evitare la totale disfatta solo grazie alla sua abilità nello sfruttare lo spazio come mezzo di difesa. I giapponesi non riuscirono a spingersi molto al di là delle province costiere, ma poiché era proprio in quest'area che si concentravano le città più importanti e le principali zone di coltivazione del riso, vi erano pochi motivi strategici per condurre offensive verso l'interno. La marina giapponese fu coinvolta solo marginalmente nella guerra con la Cina, che non aveva una dimensione marittima, mentre tutt'altro ruolo strategico le sarebbe stato riservato in futuro, dato che il piano d'attacco contro la Cina aveva provocato l'ira degli Stati Uniti, manifestatasi con una serie di embarghi commerciali sempre più restrittivi. Il Giappone, al pari della Gran Bretagna, mancava delle risorse naturali interne per supportare una politica imperiale. Le sue isole non producevano cibo a sufficienza per la propria popolazione, la cui sussistenza dipendeva largamente dalle importazioni, mentre le sue industrie e infrastrutture necessitavano di ingenti quantità di minerali e rottami metallici e di petrolio. Nel 1941, dopo lo schieramento di truppe giapponesi nell'Indocina francese a seguito della sconfitta del governo di Vichy, un'iniziativa che minacciava direttamente la Malesia britannica, l'embargo americano sul petrolio e sui metalli - posto per frustrare le ambizioni militari del Sol Levante - compromise seriamente la capacità del Giappone di sostenere la propria produzione industriale e lo spinse, in pratica, verso una guerra di aggressione. L'esercito e la marina giapponesi operavano quali entità separate, con un livello di autonomia insolito perfino nel quadro dell'abituale rivalità fra le due armi. L'esercito, che deteneva il potere, accettava solo con riluttanza che la marina avesse diritto di parola a livello strategia nazionale dipendeva dai piani per sopraffarne il potere navale. Nel 1936 l'esercito e la marina sottoscrissero un documento relativo ai Princìpi fondamentali di strategia nazionale, che impegnava l'esercito ad acquisire una forza sufficiente per contenere l'Unione Sovietica - il vecchio nemico russo - nell'Estremo Oriente, e la marina a conquistare sia il dominio dei Mari del Sud, ovvero le isole e le penisole in possesso di britannici e olandesi, sia la capacità di «garantire il controllo del Pacifico occidentale contro la US Navy».2 Nell'estate del 1941 il Giappone si trovò di fronte a un dilemma strategico. Nonostante l'esercito avesse stentato negli scontri di frontiera con l'Unione Sovietica nel 1936 e

1939, stava prevalendo in Cina, controllava la Manciuria e aveva assunto una posizione avanzata nell'Indocina francese. Tuttavia, i suoi comandanti riconoscevano che la politica di embargo americana minacciava di far perdere al Giappone, nel giro di uno o due anni, la capacità di sostenere una strategia di aggressione. La marina dovette fronteggiare un pericolo ancor più imminente. Le restrizioni americane sulle esportazioni di carburante aeronautico minacciavano di fargli perdere ancor prima la capacità di condurre operazioni con portaerei. Per mantenersi su un piede di parità con l'esercito, doveva poter accedere a rifornimenti di petrolio al di fuori del controllo americano, e le uniche fonti disponibili nel suo teatro strategico si trovavano nelle Indie Orientali Olandesi e in Birmania. Verso la metà del 1941 la marina giapponese era psicologicamente impegnata in una guerra di conquista del Pacifico. Pur avendo tratto beneficio dagli accordi di pace del 1919 con l'acquisizione delle isole tedesche del Pacifico, il Giappone era stato penalizzato dai trattati di disarmo siglati nel dopoguerra. Il trattato navale di Washington del 1922, che mirava a scongiurare una corsa agli armamenti navali simile a quella fra Gran Bretagna e Germania che molti ritenevano avesse contribuito a scatenare la prima guerra mondiale, imponeva al Giappone uno status navale subordinato. Stati Uniti e Gran Bretagna, sostenendo che le loro marine erano impegnate su due oceani (Atlantico e Pacifico), riuscirono a far accettare agli allora alleati giapponesi che, in quanto potenza limitata all'area del Pacifico, riducessero del 40 per cento la loro forza navale. Tale rapporto fra il tonnellaggio delle tre marine, divenuto noto come «5:5:3», si applicava alle corazzate, agli incrociatori, ai cacciatorpediniere e alle portaerei. A tutti i firmatari - tra i quali Francia e Italia - veniva richiesto di eliminare alcune delle più grosse unità navali e di limitare le dimensioni delle navi progettate o in costruzione. I giapponesi, fortemente risentiti per quello che consideravano un atteggiamento di sufficienza nei confronti del loro status di potenza navale mondiale, non poterono far altro che accettare, ma si appigliarono a ogni cavillo per trarne vantaggio. Lo stesso fecero americani e britannici, che convertirono navi da battaglia monocalibro in costruzione in grosse portaerei. I giapponesi si spinsero oltre. Nel 1941 disponevano di 7 portaerei, una flotta d'aviazione navale superiore sia a quella britannica sia a quella statunitense, e - cosa ancor più importante - i loro reparti aerei erano costituiti da velivoli rispettivamente migliori e molto migliori di quelli imbarcati sulle portaerei americane e britanniche. L'aerosilurante

denominato in codice Kate dagli americani era superiore al loro Avenger, mentre lo Zero rimase in assoluto il migliore caccia imbarcato fino alla comparsa, nel 1942, dello Hellcat statunitense. Anche i piloti erano di prima categoria: quelli che presero parte all'attacco di Pearl Harbor avevano 800 ore di volo alle spalle. Tuttavia, l'aviazione navale giapponese aveva alcuni difetti: lo Zero era essenzialmente un aereo per gare sportive, più veloce sia in volo orizzontale che in virata rispetto ai coevi caccia americani, ma fragile e facilmente infiammabile; le scuole di volo giapponesi non erano in grado di sfornare un alto numero di piloti, perciò ogni consistente perdita di equipaggi addestrati comprometteva l'efficienza dei reparti di volo. Dopo le stupefacenti vittorie iniziali, i limiti nella progettazione dei velivoli e nella produzione di piloti avrebbero determinato un rapido declino della capacità del Giappone di condurre la guerra di portaerei con gli Stati Uniti su un piano di sostanziale parità.3 Nell'estate del 1941 l'esercito e la marina giapponesi, trovandosi nella necessità di entrare in guerra, studiarono il modo migliore di sferrare il colpo iniziale. Gli obiettivi economici erano facilmente definiti: i giacimenti petroliferi delle Indie Orientali Olandesi e della Birmania, le miniere di stagno e le piantagioni di gomma della Malesia britannica. I risvolti politici dell'operazione, invece, erano molto più complessi. Non era possibile evitare la guerra con la Gran Bretagna, visto che le sue colonie sarebbero state attaccate, ma poiché le sue forze armate erano già duramente impegnate nella guerra contro Hitler, le conseguenze erano tutto sommato accettabili. D'altra parte, non era nemmeno possibile evitare la guerra con gli Stati Uniti: il problema, semmai, era quanto a lungo si sarebbe potuto o dovuto rinviarla. Furono esaminati quattro programmi: conquistare per prime le Indie Orientali Olandesi, quindi le Filippine e la Malesia, una sequenza che avrebbe portato a una guerra anticipata con gli Stati Uniti, ai quali non si poteva consentire di mantenere una base nelle Filippine; attaccare subito le Filippine, quindi le isole olandesi e, infine, la Malesia; iniziare con la Malesia e procedere a ritroso verso le Filippine, ritardando così il confronto con gli Stati Uniti; attaccare contemporaneamente la Malesia e le Filippine, quindi le Indie Orientali Olandesi. La scelta cadde su quest'ultima sequenza, poiché fu la sola sulla quale esercito e marina riuscirono a trovare un accordo. Siccome, però, essa avrebbe scatenato subito la guerra con gli Stati Uniti, era necessario mettere a punto un piano subordinato per neutralizzare il potere navale americano nel Pacifico. Fin dall'inizio del secolo la marina

giapponese aveva pianificato di sconfiggere la flotta americana del Pacifico attirandola in acque giapponesi, fiaccandone nel frattempo la forza con azioni di logoramento condotte durante la sua lunga traversata oceanica. La logica di tale strategia fu rafforzata dall'acquisizione nel 1919 della barriera del Pacifico centrale formata dalle ex colonie tedesche. Tuttavia, una guerra immediata con gli Stati Uniti richiedeva un sistema più rapido per ridurne il potere navale. L'ammiraglio Isoruku Yamamoto, comandante della Flotta combinata, che comprendeva il grosso delle portaerei, aveva considerato la cosa fin dall'inizio del 1941. Era contrario in linea di principio a entrare in guerra con gli Stati Uniti, che conosceva bene per essere stato studente d'inglese a Harvard e addetto navale a Washington, in quanto riteneva che la limitata base industriale giapponese non fosse in grado di supportare efficacemente una guerra contro il potere economico statunitense, decisamente superiore. Le sue ben note opinioni lo avevano reso impopolare sia tra i politici nazionalisti e i loro sostenitori, sia tra le forze armate, tanto che nel 1939 era stato assegnato a bordo principalmente per evitare che venisse assassinato. Le minacce di morte, infatti, non erano vuote. Nel 1936 un gruppo di ufficiali dell'esercito ultranazionalisti aveva ucciso diversi uomini politici moderati (fra i quali il ministro delle Finanze e un ex primo ministro), aveva occupato il centro di Tokyo ed era stato sopraffatto solo dopo tre giorni di combattimenti nelle strade cittadine. Yamamoto aveva sicuramente ragione, come pensavano anche altri ufficiali della marina. Tuttavia, di fronte alla realtà di un governo dominato dall'esercito e deciso a risolvere i problemi economici con misure aggressive, Yamamoto mise a tacere le proprie obiezioni e propose una strategia d'attacco alternativa. Suggerì di usare la forza delle portaerei per distruggere la Flotta statunitense del Pacifico all'ancora a Pearl Harbor, nelle Hawaii, la sua base nel Pacifico centrale. Il piano di Yamamoto fu notevolmente influenzato dai risultati dell'attacco britannico contro la flotta da battaglia italiana nel porto di Taranto dell'11 novembre 1940. I velivoli decollati dalla portaerei Illustrious avevano affondato con i siluri 3 corazzate italiane, e gli aerei persi erano stati solo 2 sui 21 impiegati. Mentre l'aviazione di marina giapponese conduceva esperimenti per adattare i siluri - il principale siluro giapponese era più veloce, aveva un raggio d'azione più ampio ed era dotato di una testata più grossa rispetto a quelli in uso nelle altre marine - affinchè potessero navigare in acque basse, Yamamoto e il suo stato maggiore studiavano come far giungere la Flotta

combinata a distanza di lancio da Pearl Harbor senza che venisse scoperta. Nell'ottobre 1941 gli addetti ai piani - fra i quali vi era il comandante Minoru Genda, che avrebbe guidato buona parte della I Flotta aerea durante l'attacco - avevano tracciato uno schema secondo cui la Flotta combinata, navigando al di fuori dalle rotte marittime frequentate, sarebbe partita dalle acque tempestose delle isole Kurili settentrionali, avrebbe superato l'isolato possedimento americano dell'isola di Midway e quindi avrebbe virato a sud, portandosi a 200 miglia dalle Hawaii. La flotta avrebbe navigato in assoluto silenzio radio e, possibilmente, nei pressi della parte avanzata di uno dei turbolenti fronti temporaleschi così frequenti nel Pacifico settentrionale, che impedivano la ricognizione a vista e interferivano con le comunicazioni radio. Nel corso del mese d'ottobre il transatlantico Taiyo Maru fu fatto navigare lungo la rotta prescelta senza che avvistasse una sola nave. Nel frattempo i governi giapponese e americano proseguivano i loro confronti diplomatici. Il Giappone chiese l'allentamento dell'embargo commerciale americano. Nel giugno 1941 un comitato interforze esercito-marina aveva stimato che le riserve petrolifere si stavano assottigliando a un ritmo di un terzo superiore a quello dei rifornimenti: una situazione disastrosa, perché significava che nel 1942-43 il Giappone sarebbe inesorabilmente rimasto senza carburante (le riserve più i rifornimenti ammontavano a 33 milioni di barili, mentre il consumo era di 41 milioni).4 Da parte sua, il Giappone avrebbe posto fine alla sua intrusione militare nell'Asia sudorientale e infine abbandonato l'Indocina francese. Gli Stati Uniti proposero invece un piano per sistemare le questioni in tutto il continente asiatico, il che avrebbe comportato anche il ritiro del Giappone sia dalla Cina sia dall'Indocina, oltre che dalla Manciuria. Come prevedibile, i giapponesi respinsero la proposta. Il 4 dicembre una conferenza imperiale prese la decisione di dichiarare guerra agli Stati Uniti, iniziando con un attacco contro Pearl Harbor il 7. La Flotta combinata era già in navigazione.

La violazione americana dei cifrari giapponesi L'attacco contro Pearl Harbor del 7 dicembre ha dato vita a una delle più grandi teorie del complotto di tutti i tempi. Ne esistono numerose varianti: quasi tutte sostengono che gli americani ne fossero già al corrente, ma non ce n'è praticamente una uguale all'altra. A parte le accuse di colpevole incompetenza, che peraltro meritano una certa attenzione, la prima delle due principali versioni sostiene che i britannici fossero al corrente delle intenzioni dei giapponesi, ma scelsero di nasconderle agli Stati Uniti per far

sì che entrassero in guerra; la seconda ritiene che il presidente Roosevelt sapesse ciò che intendevano fare i giapponesi, ma non prese alcuna misura preventiva perché in quel periodo stava cercando un pretesto per scendere in guerra al fianco della Gran Bretagna. In alcune delle loro varianti queste due versioni si sovrappongono. L'argomento è così vasto che i libri che se ne sono occupati riempiono un'intera biblioteca. L'unica cosa sulla quale sono praticamente tutti d'accordo è il fatto che i crittoanalisti americani, al pari dei loro colleghi britannici di Bletchley, erano in grado di leggere liberamente i messaggi cifrati giapponesi prima del dicembre 1941. La sostanza del grande mistero di Pearl Harbor consiste nel sapere esattamente cosa venne letto e quando, cosa gli interpreti dedussero dalle decrittazioni, e quanto questo influenzò le decisioni del presidente, dei suoi ministri, dei capi di stato maggiore e dei comandanti nel teatro delle operazioni. Tutto ciò non ha alcun nesso con la storia di Midway, il cui svolgimento ebbe inizio solo sei mesi dopo. Tuttavia bisogna fare attenzione: il servizio preposto alle operazioni di crittoanalisi che forse fallì prima di Pearl Harbor era lo stesso che contribuì alla vittoria di Midway. Ecco come andarono le cose. I crittoanalisti americani differivano dai loro colleghi britannici per organizzazione, reclutamento ed ethos. Bletchley era un ente interforze e misto militare-civile nel quale la differenza di grado aveva un'importanza relativa, e costituito sulla base del passaparola, con personale reclutato in gran parte fra i docenti di Oxford e Cambridge, nel 1939, appena prima dello scoppio della guerra. La qualifica principale era la provata abilità matematica. Inoltre, l'atmosfera era creativamente dilettantesca, informale e vivace: le donne rappresentavano una percentuale elevata del personale, alcune occupavano posizioni importanti, e fiorivano le relazioni. Vi furono molti matrimoni fra le persone che lavoravano a Bletchley. Il servizio di crittoanalisi americano, invece, era nettamente diviso fra il settore navale e quello militare, che cooperavano con difficoltà, fortemente burocratizzato e quasi interamente dominato dai maschi. La maggior parte del personale era formata da militari in servizio e la principale qualifica per la selezione era la competenza linguistica, soprattutto in giapponese. A differenza di Bletchley, che aveva un'alta opinione di sé e coltivava un'atmosfera da sala di ritrovo di un'accademia di geni, i servizi d'informazione americani erano considerati dal resto dell'esercito e della marina come luoghi sperduti popolati da ufficiali inadatti a compiti operativi, e questa opinione era conosciuta anche dai diretti interessati. Sicché, date le circostanze, è degno

di nota il fatto che essi riuscirono a mantenere integra la loro morale professionale. Un indizio chiave della differenza fra i sistemi britannico e americano è che, mentre Bletchley è entrata nella leggenda nazionale britannica e ha trovato una collocazione popolare nei romanzi e nei film, i suoi corrispettivi americani non hanno goduto di un tale plauso. E a torto, dato che la loro opera è stata altrettanto notevole, se non addirittura superiore, come dimostra la storia di Midway. Le origini del servizio di crittoanalisi americano, al pari di quelle del servizio britannico, affondano le radici nella prima guerra mondiale. Il maggiore Joseph Mauborgne, capo della sezione di ricerca crittografica dell'esercito nel 1918, era un crittografo molto più avanzato rispetto allo standard della sua epoca: aveva intuito il concetto di chiave casuale - che non poteva essere ricavata con l'analisi di frequenza né, tantomeno, con alcuna logica matematica o linguistica - e inventò la chiave non riutilizzabile, ancor oggi l'unico sistema di cifra intrinsecamente non violabile. Giunse infine al grado di generale e diventò il capo del servizio trasmissioni dell'esercito americano.5 Dello stesso stampo, ma ancora più importante per lo sforzo americano nel campo della crittoanalisi, fu un civile, William Friedman (che coniò il termine «crittoanalisi»). Figlio di un ebreo russo immigrato, giunto negli Stati Uniti all'età di un anno, Friedman assomigliava come carattere sia a Dilly Knox sia ad Alan Turing. Eccentrico quanto loro, mostrava un'abilità matematica quasi pari a quella di Turing ma, purtroppo, anche la fragilità psicologica di Knox. Aveva tendenze suicide e, poco prima dello scoppio della guerra del Pacifico, a causa del troppo lavoro soffrì di esaurimento nervoso.6 In ogni caso, Friedman fu il principale artefice del più importante successo conseguito dal servizio di crittoanalisi americano: la violazione del codice Purple. Nell'ottobre 1940 l'esercito e la marina si erano accordati per dividersi il lavoro, ma non per spirito di fraterna cooperazione bensì perché entrambi disponevano di personale sufficiente per assolvere un unico compito. Nel 1938 Friedman aveva uno staff composto da soli 8 membri del Secret Intelligence Service (SIS), e nel dicembre 1940 l'OP-20-G, il servizio informazioni della marina con sede a Washington, aveva soltanto 36 addetti. Vi era poi altro personale nelle stazioni distaccate negli Stati Uniti e nel Pacifico, ma si trattava in massima parte di operatori e tecnici delle intercettazioni.7 Secondo l'accordo, l'esercito si sarebbe occupato delle intercettazioni del traffico diplomatico straniero nei giorni pari, la marina in quelli dispari. Intanto la marina stava ovviamente lavorando alle

intercettazioni navali giapponesi, mentre l'esercito non era particolarmente interessato a quelle degli eserciti stranieri in quanto i segnali erano troppo deboli per fornire dei testi. Gli americani, benché in numero limitato, erano riusciti a decifrare con successo sia il traffico navale sia quello diplomatico giapponese negli anni Trenta, grazie anche a una serie di furti notturni nel consolato nipponico a New York. Nel 1933 i crittoanalisti navali avevano violato il principale Codice Blu navale giapponese, un libro dei codici con aggiunta di cifra. Quando nel giugno 1939 venne sostituito con il JN-25 (Japanese Naval Code 25, come lo chiamarono gli americani), un altro libro dei codici con un'aggiunta più complessa, ci volle del tempo perché gli americani superassero l'intoppo, ma nel dicembre 1940, con l'aiuto delle macchine a schede perforate IBM acquistate da poco, ricostruirono il sistema delle aggiunte, i primi mille gruppi del codice e due delle chiavi principali. Prevedevano di violare completamente il sistema entro il 1941, ma in quel periodo tutto il potenziale di crittoanalisi di Washington venne impiegato per assolvere un nuovo compito: decrittare il traffico diplomatico giapponese cifrato con una nuova macchina, chiamata Purple dagli americani. La macchina Purple (Type 97 per i giapponesi) era stata progettata per ottenere lo stesso risultato di Enigma - la produzione automatica di una cifra variabile pressoché illimitatamente - ma era costruita in modo diverso. Innanzitutto era meno meccanica, giacché al posto dei rotori aveva una serie di commutatori telefonici collegati a due macchine da scrivere (la prima usata per inserire il testo, la seconda per stampare il messaggio cifrato) e la cui funzione era quella di guidare la corrente elettrica in entrata per dar vita alle sostituzioni alfabetiche. Tuttavia, poiché il giapponese è una lingua sillabica e non alfabetica, tutti i testi dovevano prima essere scritti nell'equivalente alfabetico. Per un motivo inspiegabile, analogo alla doppia cifratura dell'indicatore scelto dall'operatore posta all'inizio delle trasmissioni tedesche, i commutatori della macchina Purple cifravano separatamente vocali e consonanti, e il numero di sostituzioni delle vocali era nettamente inferiore a quello delle consonanti. Una volta capito questo, si era trovata una via d'accesso a Purple.8 La violazione di Purple - il suo prodotto era noto come Magic, l'equivalente del britannico Ultra - avrebbe fornito un notevole vantaggio informativo agli americani, soprattutto grazie alla decifrazione dei messaggi inviati dall'ambasciatore giapponese a Berlino, barone Oshima, a Tokyo nel corso della guerra, che rivelavano i dettagli più riservati delle risorse e delle

intenzioni di Hitler. Ma nella fase critica che precedette l'attacco di sorpresa giapponese contro l'America nel dicembre 1941, Purple non rivelò granché, mentre JN-25, l'importante codice navale giapponese, non era di alcuna utilità per due motivi: il primo era che nel periodo di preparazione della missione contro Pearl Harbor la marina imperiale cercò di osservare, per quanto possibile, il silenzio radio; il secondo era che all'OP-20-G mancava il personale necessario per trattare il volume di traffico intercettato. L'Ufficio storico della marina americana ha ora completato una lista di messaggi significativi intercettati - ma non decrittati - nelle settimane che precedettero Pearl Harbor, lista che ha a che fare con la questione della conoscenza preventiva. Alcuni, se letti in tempo reale, avrebbero dovuto allertare un ammiraglio accorto sul pericolo che minacciava la sua flotta; di fatto i messaggi furono impacchettati, e non furono decrittati e tradotti che nel settembre 1945, un mese dopo la fine della guerra contro il Giappone.9 Pearl Harbor devastò non solo la Flotta statunitense del Pacifico, ma anche gli avamposti dell'OP-20-G nell'oceano. Mentre la stazione alle Hawaii (HYPO) continuò a operare, l'avamposto nelle Filippine (CAST) prima riparò in una galleria dell'isola di Corregidor, quindi venne evacuato in Australia. Il servizio informazioni navale americano nel Pacifico era quindi ridotto a HYPO, alla stazione interforze in Australia e a una sezione dell'Ufficio multinazionale britannico di Ceylon. I britannici avevano ottenuto qualche successo fra le due guerre nell'aggredire i codici navali giapponesi ma, nel clima dell'epoca, con le forze armate e l'opinione pubblica americane decise a vendicarsi, le maggiori responsabilità nel tentativo di violare nuovamente le comunicazioni navali giapponesi ricadevano sull'OP-20-G. Il comandante in capo del Pacifico, ammiraglio Chester Nimitz, era sulle spine per il timore di una nuova offensiva navale nipponica, ma sperava di trarre profitto da un eventuale errore giapponese, o preferibilmente da un colpo informativo, e di infliggere una batosta al nemico. L'andamento delle conquiste giapponesi Nelle ultime settimane del dicembre 1941 e nei primi tre mesi del 1942 i segnali di arresto della marea di conquiste giapponesi furono scarsi. Essa sembrava progredire inesorabilmente. Gli attacchi lanciati dalla Thailandia fecero ben presto crollare le difese britanniche in Malesia settentrionale. La nuova corazzata Prince ofWales e l'incrociatore da battaglia Repulse, che operavano privi di copertura aerea nel tentativo di intercettare gli sbarchi giapponesi lungo la costa, furono affondati dai bombardieri decollati dall'Indocina francese il 10

dicembre. Il 15 febbraio Singapore, la grande città commerciale all'estremità della penisola, si arrese ignominiosamente a una forza giapponese inferiore. Le isole americane di Wake e Guam, e quella britannica di Hong Kong, tutte indifendibili, furono conquistate rispettivamente il 10, il 23 e il 25 dicembre (le guarnigioni di Hong Kong e Wake opposero un'eroica quanto disperata resistenza). L'invasione della Birmania ebbe inizio in gennaio e fu completata entro maggio. Quella delle Indie Orientali Olandesi, cominciata anch'essa in gennaio, fu ultimata entro marzo. Una flotta combinata australiana-britannicaolandese-americana tentò in tutti i modi di arrestare la campagna anfibia giapponese, fino a ingaggiare il nemico nella Battaglia del Mare di Giava (27 febbraio). Un gruppo composito di unità navali alleate, comandate dal coraggioso ammiraglio olandese Karel Doorman, numericamente inferiori e incapaci di comunicare, fu sopraffatto. Nel frattempo il generale Douglas MacArthur stava guidando la difesa delle Filippine, attaccate dai giapponesi l'8 dicembre con una riuscita e devastante incursione aerea. Costretti a ritirarsi non appena ebbero inizio gli sbarchi giapponesi, in gennaio americani e filippini riuscirono a creare una linea fortificata nella penisola di Bataan. Qui nei successivi tre mesi opposero un'eroica resistenza, infliggendo ai giapponesi le uniche sconfitte subite sulla terraferma nel corso della loro grande campagna di conquista. In aprile, però, la mancanza di cibo e di rifornimenti li obbligò infine alla resa, a cui fece seguito in maggio la capitolazione dell'isola di Corregidor. La sconfitta nel Mare di Giava aveva distrutto la flotta asiatica della marina militare americana, la cui base era in origine nelle Filippine, e risparmiato solo i sottomarini. La Flotta statunitense del Pacifico, con base a Pearl Harbor, era ancora operativa, ma la perdita o la messa fuori uso delle sue 8 corazzate ne aveva modificato la composizione. Da forza incentrata sui cannoni di grosso calibro si era dovuta trasformare in una flotta di portaerei. Il 7 dicembre le tre portaerei di base a Pearl Harbor - Enterprise, Lexington e Saratoga - erano assenti e le altre tre della marina - Wasp, Hornet e Ranger - si trovavano altrove. Fu su queste sei unità che la Flotta del Pacifico avrebbe concentrato il resto delle sue forze e progettato una nuova strategia offensiva che, con una sequenza di brillanti vittorie, avrebbe prima arrestato e poi trasformato in rotta l'aggressione giapponese nel Pacifico. Nella primavera del 1942 tutte le speranze degli strateghi giapponesi più ottimisti sembravano essersi realizzate, e tutti i timori dei più pessimisti smentiti. Yamamoto, l'unico

ammiraglio giapponese che conosceva bene l'America, aveva predetto che avrebbe potuto «muoversi liberamente per un anno o sei mesi», ma più in là riusciva a intravedere soltanto il rafforzamento dell'industria americana. L'ampiezza delle vittorie giapponesi sembrava rendere irrilevante il divario economico. Gli americani e i loro alleati europei erano stati battuti, quindi adesso si trattava solo di decidere dove il Giappone avrebbe dovuto sferrare il colpo successivo per capitalizzare il proprio successo. Tra i pianificatori giapponesi vi erano due scuole di pensiero: la «scuola meridionale» e la «scuola del Pacifico centrale». La seconda aveva fautori esclusivamente nella marina, mentre la prima godeva di consensi anche nell'esercito. La scuola del Pacifico centrale sosteneva che la forza d'attacco delle portaerei dovesse riprendere l'offensiva contro le Hawaii, per eliminare ogni capacità d'intervento della flotta statunitense nel grande teatro strategico del Pacifico. La scuola meridionale adottava un punto di vista più indiretto: identificava l'Australia quale base per una possibile controffensiva anglo-americana e voleva distruggere anche il potere marittimo britannico nell'Oceano Indiano, per indebolire la capacità della Gran Bretagna e della Cina di condurre la guerra in Birmania e gettare così le basi per un'offensiva giapponese contro lo stesso impero delle Indie britanniche. Nella fase iniziale del dibattito la marina sembrò accettare le obiezioni sollevate contro la tesi della scuola del Pacifico centrale e, in marzo, schierò due forze d'attacco su portaerei nell'Oceano Indiano. Una, al comando dell'ammiraglio Nagumo, che aveva comandato l'operazione di Pearl Harbor, attaccò la base britannica di Ceylon, affondò una portaerei britannica, la Hermes, 2 grossi incrociatori, il Dorsetshire e il Cornwall, e costrinse la squadra di vecchie corazzate della classe R a ritirarsi in Africa orientale. Nel frattempo un gruppo di portaerei giapponesi di forza minore, al comando dell'ammiraglio Ozawa, che vagava nel golfo del Bengala, affondò in cinque giorni 100.000 tonnellate di naviglio mercantile. A chi aveva buona memoria ritornò in mente la crociera dell'Emden, anche se i saccheggi di Ozawa erano molto più brutali. Intanto gli americani non rimanevano con le mani in mano. Il 20 febbraio una task force organizzata attorno alla Lexington aveva attaccato Rabaul, l'ex base tedesca nelle Bismarck, infliggendo gravi danni alla forza di bombardieri inviata a sua difesa (i giapponesi persero 18 aerei, gli americani 2), e in aprile fu organizzata un'incursione ancor più ardita. Da tempo il presidente Roosevelt insisteva perché venisse condotto un attacco contro le isole della

nazione giapponese. La missione sembrava impossibile, dato che era troppo pericoloso rischiare le poche portaerei della Flotta del Pacifico nelle acque territoriali nipponiche, mentre gli aeroporti americani sulle isole erano troppo lontani per poter servire da base per i bombardieri terrestri. Tuttavia, a metà gennaio il capitano di vascello Francis Low, l'ufficiale alle operazioni dell'ammiraglio Ernest King, capo di stato maggiore della marina, propose di imbarcare dei bombardieri terrestri, che avevano un'autonomia ben superiore a quella di qualsiasi aereo dell'aviazione navale, su una portaerei che si sarebbe portata a distanza d'attacco da Tokyo. L'idea sembrava utopistica, ma il colonnello James Doolittle, un pioniere nel campo dei bombardieri nel periodo fra le due guerre, cui venne affidato l'incarico di pianificare la missione, riuscì a risolvere ogni problema. Scelse quale miglior aereo disponibile il bombardiere medio B-25 e inviò sedici equipaggi in Florida a imparare le tecniche di decollo in spazi molto ristretti. Un mese dopo, gli equipaggi videro i loro B25 che venivano sollevati dalle gru a bordo della nuova portaerei Hornet presso la Alameda Naval Air Station, in California, e s'imbarcarono verso l'ignoto, poiché non fu loro rivelata la meta del viaggio. Il 13 aprile la Hornet e le sue unità di scorta si unirono alla Enterprise al largo di Midway, l'ultimo avamposto isolano americano superstite nel Pacifico settentrionale, e fecero rotta verso il Giappone. Il piano, che era appena stato rivelato agli equipaggi, era di far decollare i bombardieri quando si fossero trovati a 800 chilometri dalla capitale giapponese. Dopo aver sganciato le loro bombe protetti dall'oscurità, avrebbero dovuto dirigersi verso aree di atterraggio d'emergenza nella zona della Cina non occupata dai giapponesi. Mentre si avvicinavano al punto di decollo, gli americani scoprirono che il loro piano era abortito. Yamamoto, prevedendo un tale attacco, aveva schierato una linea di navi picchetto 950-1100 chilometri a est delle isole del Giappone. I radar americani, e poi la ricognizione visiva, identificarono una prima nave picchetto, quindi una seconda e una terza. L'ammiraglio William Halsey, al comando della Flotta combinata, si rese conto che ulteriori cambiamenti di rotta non avrebbero permesso di evitare l'intercettazione. Venne dunque deciso di far decollare rapidamente la forza di Doolittle, anche se ciò significava che i bombardieri avrebbero dovuto percorrere oltre 1000 chilometri anziché 800 per giungere sul loro obiettivo e bombardarlo di giorno anziché di notte. Con tempo cattivo, e le onde che si frangevano sulla prua, tutti e sedici i bombardieri di Doolittle riuscirono a decollare

felicemente, a raggiungere Tokyo, a lanciare le loro bombe e a volare in Cina, dove alcuni equipaggi effettuarono atterraggi di fortuna, mentre altri si lanciarono con il paracadute. Degli 80 uomini che effettuarono il volo, 71 sopravvissero.10 L'effetto materiale dell'incursione di Doolittle fu insignificante - solo pochi abitanti di Tokyo si resero conto di essere stati bombardati -, ma quello psicologico sugli alti comandi giapponesi fu enorme. Chiamati a difendere la vita dell'imperatore come valore supremo del credo del guerriero, gli ammiragli giapponesi si sentivano disonorati, avendo fallito il compito più importante. I piani d'invasione dell'Australia furono immediatamente rinviati e tutti i pensieri si concentrarono nuovamente sul Pacifico centrale, con l'obiettivo di distruggere la capacità della Flotta statunitense del Pacifico di attaccare le isole della madrepatria. Le Hawaii erano ancora troppo lontane dalle basi della marina imperiale, e troppo ben difese, per tentare un attacco di sorpresa. Gli ammiragli giapponesi si resero conto, però, che la piccola isola più esterna di Midway poteva essere usata come punto d'attrazione, sul quale richiamare le portaerei americane superstiti minacciandone l'invasione, per poi annientarle con una forza soverchiante. Nell'aprile 1942 la posizione strategica del Giappone era estremamente vantaggiosa. Il suo obiettivo principale nel fare la guerra era stato la conquista di un perimetro, delimitato dalla catena di isole del Pacifico centrale e meridionale, che avrebbe eliminato dall'area di comando il potere navale americano, britannico e olandese, isolato la Cina e garantito il dominio delle lunghe rotte marittime dalla California all'Australia, identificata giustamente dai giapponesi come la base che gli americani avrebbero usato per organizzare la controffensiva. Gran parte di questo perimetro, grazie al mandato del Giappone sulle isole ex tedesche, era già in suo possesso prima dello scoppio della guerra. Il resto se lo procurò con la cattura di Wake, Guam e delle Indie Orientali Olandesi, mentre l'importante massa terrestre all'interno del perimetro - Filippine, Malesia e Birmania - fu conquistata con offensive secondarie. Tuttavia, malgrado i trionfi che avevano contraddistinto la fase iniziale della campagna di conquista, nell'aprile 1942 rimanevano ancora delle falle nel perimetro strategico. Era stata conquistata solo la metà settentrionale della Nuova Guinea, mentre le isole Salomone, oltre la catena delle Bismarck, erano ancora contese. Potenzialmente, gli americani avrebbero potuto disporre di una via verso i porti australiani che circumnavigava la coda dell'«uccello» rappresentato dalla Nuova Guinea.

Perciò, anche durante la preparazione della loro operazione a Midway, i giapponesi decisero di completare la conquista della Nuova Guinea inviando una forza di portaerei nel Mar dei Coralli, fra la grande isola e la costa settentrionale dell'Australia, per conquistare Port Moresby sulla costa meridionale e facilitare così l'avanzata delle truppe di terra attraverso la spina dorsale dell'isola, la catena montuosa Owen Stanley. Il Giappone aveva già condotto azioni nel Mar dei Coralli, bombardando nel febbraio 1942 la città australiana di Darwin, nel Territorio del Nord, una settimana prima della Battaglia del Mar di Giava. Ora il suo piano era di inviare una missione navale formata da tre gruppi: il primo per sbarcare una forza a Port Moresby, il secondo per conquistare Tulagi, un'isola delle Salomone, e un terzo, con due grandi portaerei, la Shokaku e la Zuikaku, per fornire copertura a entrambe le operazioni. I decrittatori americani avevano capito le intenzioni giapponesi, i radiogoniometri avevano identificato la posizione delle principali unità giapponesi e l'ammiraglio Nimitz aveva distaccato due delle sue preziose portaerei, la Lexington e la Yorktown, affinchè si occupassero degli attaccanti. Ne seguì uno scontro alquanto confuso, noto come Battaglia del Mar dei Coralli. Gli aerei giapponesi trovarono una petroliera e un cacciatorpediniere americani, la Neosho e il Sims, che scambiarono rispettivamente per una portaerei e un incrociatore. Dopo aver affondato il Sims e danneggiato la Neosho, ritornarono esultanti alle loro navi madre. Nel frattempo gli aerei americani avevano trovato la forza che forniva copertura alle navi da sbarco di Port Moresby, affondato la portaerei leggera giapponese Shoho e fatto rientro alla base altrettanto esultanti. Il giorno seguente le due forze principali si scoprirono a vicenda: la Lexington fu affondata, la Yorktown e la Shokaku vennero danneggiate ma rientrarono entrambe per le riparazioni, mentre la Zuikaku rimase illesa. Gli americani considerarono quella del Mar dei Coralli una vittoria, dato che aveva evitato la perdita di Port Moresby. I giapponesi, a loro volta, avevano buone ragioni per considerarla, in termini di navi perse, un successo. Dopo la Battaglia del Mar dei Coralli, l'equilibrio delle portaerei nelle due marine del Pacifico era il seguente: per il Giappone, Zuikaku, Shokaku, Hiryu, Soryu, Kaga, Akagi e le portaerei leggere Ryujo e Zuiho; per gli Stati Uniti, Saratoga, Wasp, Ranger, Enterprise, Yorktoum e Hornet. La disponibilità effettiva, però, era inferiore alla forza sulla carta. Delle portaerei giapponesi, la Shokaku si era ritirata alle isole Truk, nelle Caroline, per riparazioni; la Zuikaku aveva perso un tale numero di aerei nella Battaglia del Mar dei Coralli che era

rientrata per essere raddobbata; la Ryujo e la Zuiho erano giudicate troppo piccole per prendere parte a un'azione importante. Quanto alle portaerei americane, la Wasp e la Ranger si trovavano nel Mediterraneo, dato che il presidente Roosevelt le aveva generosamente prestate ai britannici per trasportare i caccia nell'isola di Malta assediata, mentre la Yorktown era in bacino a Pearl Harbor. Colpita nel Mar dei Coralli da una bomba da 360 chilogrammi che era penetrata fino al quarto ponte, uccidendo 60 marinai e provocando un grosso incendio, il suo scafo era ricoperto di numerosi fori di schegge. Il cantiere stimava che per ripararla fossero necessari novanta giorni, ma l'ammiraglio Nimitz dichiarò che doveva tornare operativa in tre. Entrò in bacino il 27 maggio e, dopo che 1400 uomini vi lavorarono senza sosta per due giorni, prese il mare nella mattinata del 29. Nel corso del pomeriggio imbarcò i nuovi aerei in sostituzione di quelli persi nel Mar dei Coralli, e alle 9 del mattino del 30 maggio salpò per riunirsi alla flotta. Nimitz aveva organizzato le sue portaerei in due task force: la TF 16, al comando dell'ammiraglio Raymond Spruance, che rimpiazzava temporaneamente Halsey, ricoverato a terra in ospedale, era formata dalla Hornet e dall'Enterprise; la Yorktown, con le sue unità di scorta, avrebbe costituito la TF 17, affidata all'ammiraglio Jack Fletcher. Il loro compito era quello di scovare e distruggere la flotta principale giapponese. I crittoanalisti americani avevano allertato l'alto comando della Flotta del Pacifico circa una prossima operazione giapponese. Dopo l'incursione nell'Oceano Indiano contro i britannici, e l'offensiva mancata nel Mar dei Coralli, era evidente che le loro portaerei avrebbero colpito nuovamente. Il problema era capire dove. Gli americani non avevano idea di quale fosse stato l'effetto dell'incursione di Doolittle sul senso dell'onore dei giapponesi. Dalle trasmissioni intercettate, però, si poteva intuire che l'imminente offensiva si sarebbe svolta nel Pacifico centrale. Le TF 16 e 17 puntarono quindi in quella direzione. Magic e Midivay La prima indicazione che la Flotta combinata giapponese potesse ritornare nel Pacifico centrale, dopo le sue operazioni di supporto alle azioni nelle Filippine, in Malesia e nelle Indie Orientali Olandesi nei mesi di dicembre-febbraio, giunse il 5 marzo, non attraverso intercettazioni radio ma a causa di un limitato attacco di bombardieri giapponesi contro le Hawaii. Gli americani erano giunti alla conclusione corretta che quell'attacco fosse stato lanciato dalle isole Marshall, con una tappa per rifornirsi in un isolato ancoraggio oceanico noto come French Frigate Shoals. L'importanza dell'attacco del 5 marzo in

prospettiva futura era che le stazioni d'intercettazione americane erano state in grado di identificarlo con quella che nei codici giapponesi veniva denominata Operazione K. Il significato della K divenne più evidente il 6 maggio quando la stazione hawaiiana HYPO arguì che K faceva parte di un sistema di designazione geografica crittata e significava «Hawaii». I decrittatori scoprirono che per indicare gli obiettivi geografici i giapponesi usavano gruppi di tre lettere (in seguito due): la prima lettera di quelli nella zona di operazioni americana era la A (quindi AK per le Hawaii), di quelli nella zona britannica la D e di quelli nella zona australiana la R.11 Si trattava di un passo avanti importante, ma il suo valore fu sminuito dall'adozione di nuove misure di sicurezza da parte della flotta giapponese, consistenti soprattutto in un cambiamento dei codici identificativi nelle trasmissioni fra navi e fra navi e terra. Tali modifiche complicarono notevolmente il tentativo dei decrittatori di identificare la posizione delle singole navi e la composizione delle flotte.12 Le loro difficoltà furono aggravate dal ritorno delle principali unità navali giapponesi al silenzio radio, come nel periodo precedente Pearl Harbor. Il 13 marzo i crittoanalisti americani violarono il principale codice navale, JN-25, ma tale successo fu ben presto annullato dall'adozione da parte giapponese di un nuovo sistema di cifra aggiuntivo ai gruppi di codice. Poco prima del cambiamento, gli americani avevano potuto avere una cruciale percezione delle intenzioni giapponesi attraverso una richiesta di fornitura di carte da parte di una nave non identificata, che indicava chiaramente l'interesse della flotta giapponese per il gruppo di isole delle Hawaii e per quelle più occidentali, che comprendevano Midway. Nimitz, al comando della Flotta statunitense del Pacifico, giunse quindi alla conclusione che le possibili operazioni giapponesi erano quattro: un attacco contro Midway-Hawaii; un attacco contro le isole Aleutine, al largo dell'Alaska americana; un attacco contro altre isole del Pacifico centrale; un nuovo attacco contro le isole della Nuova Guinea, e che una qualsiasi di queste operazioni sarebbe stata lanciata fra il 25 maggio e il 15 giugno.13 Come conseguenza dell'adozione da parte giapponese della nuova aggiunta di cifra al loro codice principale, JN-25, il cui risultato fu chiamato dagli americani JN-25B, o Baker, i crittografi americani non riuscirono più a penetrare le trasmissioni giapponesi durante il mese di maggio; o, almeno, così avrebbe dovuto essere. A causa però delle difficoltà incontrate dai giapponesi nella distribuzione dei libri dei codici aggiuntivi nell'enorme area da loro

conquistata, i singoli trasmettitori commisero l'errore, che può essere definito un errore classico dato che tanto spesso ha tradito gli addetti alla cifra, di trasmettere i messaggi sia con il nuovo che con il vecchio codice, per essere certi che venisse ricevuto. Gli americani, che erano in grado di leggere il vecchio codice, riuscirono perciò a leggere parte del nuovo, e così alla fine di maggio avevano ricostruito i punti essenziali del piano che il nemico stava elaborando. Il primo dato cruciale da scoprire era la composizione della forza d'attacco nemica, cosa che fu fatta principalmente attraverso l'analisi del traffico radio - individuando di ogni singola nave il codice identificativo e la posizione - più che attraverso la crittoanalisi. Il 17 maggio l'ammiraglio King fu in grado di fornire, a una cerchia ristretta, una valutazione della forza nemica per quella che si riteneva essere - ma di cui non si aveva conferma - un'offensiva contro Midway e le Aleutine. Per Midway era composta da 4 corazzate veloci, 2 divisioni incrociatori, 2 divisioni portaerei con aggregata una quinta portaerei, 2 squadre di cacciatorpediniere e una forza da sbarco; per le Aleutine, da una divisione incrociatori, una divisione portaerei, formata dalle due vecchie e piccole portaerei Ryujo e Zuiho, 2 squadre di cacciatorpediniere e una forza da sbarco. Il giorno seguente, il 18 maggio, King fu in grado di restringere ulteriormente l'area geografica. Venne intercettato un messaggio dell'ammiraglio Nagumo, il comandante della Flotta combinata, che recitava: «Poiché prevediamo di condurre gli attacchi da nordovest dal giorno N meno 2 al giorno N, richiediamo fornirci nei giorni citati rapporti meteo tre ore prima del decollo». Da messaggi paralleli intercettati dai centri di decrittazione di Melbourne (CAST) e delle Hawaii si scoprì che gli aerei giapponesi ai quali erano destinate le previsioni meteo sarebbero stati lanciati «cinquanta miglia a nord-ovest di AF».14 AF era una delle sigle usate nei messaggi in codice giapponesi per indicare le località geografiche. Così almeno ritenevano alcuni crittoanalisti americani, mentre altri, purtroppo, la pensavano diversamente. Il capitano di fregata Edwin Layton, l'efficientissimo ufficiale addetto alle informazioni della Flotta del Pacifico, sposò la tesi che AF fosse un indicatore geografico e informò quindi l'ammiraglio King a Washington; specificò che gli obiettivi della prossima offensiva giapponese erano Midway e le Hawaii, e indicò Saigon e Ominato, nelle isole della madrepatria giapponese, quali punti di partenza delle forze d'attacco. Questa valutazione arrivò nel momento in cui vari ufficiali del NEGAT (com'era chiamato in codice l'OP-20-G) stavano

discutendo a fondo con la Divisione piani di guerra dell'ammiraglio Richard Turner circa ciò che ci si doveva aspettare nel Pacifico. Come capita spesso nelle burocrazie, il dibattito si sviluppò in modo astratto, cioè avulso dalla realtà. L'OP-20-G era stato suddiviso in tre sottosezioni: OP-20-G1 (informazioni di combattimento), OP20-GZ (traduzioni) e OP-20-GY (crittoanalisi), e i loro rappresentanti nella Divisione piani di guerra iniziarono a trovarsi in disaccordo sui dettagli con gli esperti di intelligence, finché non si scatenò un vero e proprio conflitto fra gli uffici. Richard Turner e John R. Redman, capo delle comunicazioni navali e responsabile per l'intelligence della marina, finirono per trovarsi ai ferri corti circa il fatto che il comandante giapponese della V Flotta «comandasse tutte le forze che si stavano concentrando nelle acque settentrionali dell'impero». Il primo, che vantava un maggior grado di anzianità, ordinò al secondo «di ritenere che le opinioni dell'ammiraglio Turner fossero esatte». Turner riteneva a torto che l'offensiva giapponese fosse un proseguimento della campagna del Mar dei Coralli, mentre secondo Redman era diretta contro AF, che non poteva essere la Nuova Guinea. Questo in un momento in cui un'enorme flotta giapponese si stava concentrando per minacciare l'ultimo centro di potere statunitense nel Pacifico, le Hawaii e le isole vicine, con un attacco potenzialmente devastante. Ciò che ne seguì non può essere documentato, dato che mancano le prove. Sembra però probabile che, a livello locale, HYPO (Hawaii) fece dei passi per risolvere in modo incontrovertibile la questione. Fra le Hawaii e Midway, 2000 chilometri a ovest, era ancora operante un collegamento sottomarino via cavo, al riparo dalle orecchie dei giapponesi. L'idea di impiegarlo a fini di inganno è stata attribuita al capitano di vascello Joseph Rochefort, l'energico capo di HYPO. La storia riporta che il 18 o 19 maggio, con il permesso dell'ammiraglio Nimitz, venne inviato un messaggio via cavo da Pearl Harbor a Midway con l'ordine per la guarnigione della piccola isola di segnalare, via radio e in chiaro, una penuria d'acqua. Il 22 maggio il CAST di Melbourne riferì di aver intercettato un messaggio dall'intelligence navale giapponese di Tokyo (KIMIHI) che recitava: «L'unità aerea di AF ha inviato il seguente messaggio a [Pearl Harbor] il 20 [maggio]: "In riferimento al rapporto di quest'unità in data 19, al momento attuale abbiamo acqua sufficiente per sole due settimane. Richiediamo rifornimento immediato"». Il CAST aggiunse: «Abbiamo richiesto [a Pearl Harbor] di verificare questo messaggio che, se autentico, confermerebbe che "AF" identifica

Midway».15 Adesso l'obiettivo dell'imminente offensiva giapponese era noto: Midway. Ulteriori decrittazioni identificarono le Aleutine quale obiettivo secondario (essendo prive di guarnigione, tale minaccia poteva essere ignorata, anche se le isole erano territorio sovrano americano). Infine, il 25 maggio HYPO violò il codice cifrato navale giapponese. Applicando le decrittazioni alle vecchie intercettazioni, alle Hawaii Rochefort fu in grado di stabilire che l'attacco contro le Aleutine avrebbe avuto inizio il 3 giugno e l'offensiva contro Midway il 4. Di conseguenza Nimitz, che riponeva grande fiducia nei decrittatori e negli analisti del servizio informazioni, fece avanzare le sue forze per fronteggiare quella minaccia. Il 26 maggio la TF 16 (Hornet ed Enterprise) fu richiamata a Pearl Harbor in vista della battaglia. La TF 17 (Yorktown) vi si trovava già, intenta a riparare i danni subiti nel Mar dei Coralli. Nimitz predispose anche uno schermo di sottomarini a nordovest di Midway per individuare tempestivamente l'avvicinamento della forza d'attacco giapponese.16 Il generale MacArthur, comandante del Pacifico sudoccidentale, offrì in questa fase un notevole appoggio alle contromisure adottate da Nimitz, ordinando di mettere in atto misure di inganno radio per far credere ai giapponesi che un gruppo di portaerei si trovasse ancora nel Mar dei Coralli. Nimitz accettò l'idea, e così l'incrociatore Salt Lake City e il trasporto idrovolanti Tangier si diressero a sud della Nuova Guinea scambiandosi traffico radio che simulava quello delle trasmissioni di una portaerei. Ciononostante fu una fortuna che l'OP-20-G e le sue stazioni remote fossero riusciti a capire, con tutti i mezzi possibili, quali erano le intenzioni dei giapponesi, dato che alla fine di maggio il clima informativo si ribaltò a sfavore degli americani. I giapponesi rientrarono in silenzio radio, così come avevano fatto prima di Pearl Harbor, mentre i loro servizi di ascolto, alla ricerca di qualsiasi reazione americana alla partenza della forza d'attacco Midway dal Mare Interno, iniziarono a segnalare un significativo aumento di quelli che avevano identificato quali messaggi «Urgente» provenienti da Pearl Harbor. L'intelligence giapponese annotò anche l'avvistamento di aerei da pattugliamento americani molto a ovest di Midway e l'intercettazione di messaggi da un sottomarino americano in pattugliamento lungo la rotta della flotta da sbarco diretta a Midway. Per motivi inspiegabili, l'ammiraglio Yamamoto non comunicò l'informazione alla forza d'attacco Midway (forse desiderava evitare che quest'ultima rompesse il silenzio radio che le era stato imposto con richieste di

chiarimenti). Quali che fossero le sue ragioni, il risultato fu che l'ammiraglio Nagumo e le sue portaerei navigarono in direzione di Midway senza sapere che vi si stavano concentrando forze americane.17 La complessità della trama informativa nei primi giorni di giugno impedisce un'accurata ricostruzione degli eventi. L'egemonia giapponese sull'enorme superficie dell'Oceano Pacifico e sulle sue coste sembrava in fase di irresistibile ascesa. Grazie alla compiacenza del governo francese di Vichy, i giapponesi controllavano l'Indocina e occupavano la fascia costiera cinese. La Malesia britannica e la Birmania erano appena cadute nelle loro mani. A seguito di vigorosi attacchi navali, minacciavano d'invadere l'India britannica e Ceylon, nonché le acque circostanti dell'Oceano Indiano. Avevano occupato le Indie Orientali Olandesi e gran parte della Nuova Guinea australiana e delle sue isole esterne. Inoltre, le isole del Pacifico centrale, affidate al loro mandato dopo il 1918 o catturate agli americani e ai britannici nei primi mesi di guerra, erano diventate capisaldi oceanici dell'impero del Sol Levante. La stessa Australia, il cui Territorio del Nord era già stato bombardato dai giapponesi, si trovava in posizione difensiva nei confronti di una possibile invasione. Le Filippine, sotto protezione americana, si erano appena arrese. Insomma, come punto di resistenza contro quella che sembrava un'avanzata inarrestabile verso il dominio del Pacifico, ai nemici del Giappone rimaneva solo l'arcipelago americano delle Hawaii e la sua isola esterna di Midway.

La Battaglia di Midway Fino a quel momento la sopravvivenza di Midway aveva notevolmente favorito gli americani nel condurre la campagna e l'imminente battaglia contro i giapponesi. Almeno finché questi ultimi non avessero tentato di attaccare direttamente le Hawaii, una circostanza molto improbabile, Midway era infatti l'unico luogo a nord dell'equatore - con l'eccezione delle desolate e in gran parte disabitate isole Aleutine - che meritasse la loro attenzione, e poiché le recenti informazioni, sotto ogni forma - decrittazione, analisi del traffico radio e avvistamenti diretti -, indicavano che il grosso della flotta giapponese si trovava nelle isole della madrepatria o nelle immediate vicinanze, qualunque operazione futura avrebbe potuto essere lanciata soltanto a nord dell'equatore. L'obiettivo doveva quindi essere Midway, una conclusione supportata dal lavoro dell'OP-20-G, di HYPO e di CAST, che consentiva a King e a Nimitz di concentrare fiduciosamente ciò che restava della Flotta del Pacifico a ovest delle Hawaii. Il piano di Yamamoto era studiato per

intorbidare le acque. La sua flotta era stata suddivisa in cinque unità separate, a ognuna delle quali era stato assegnato un proprio obiettivo geografico e compito operativo. Nonostante la marina giapponese fosse stata creata sul modello occidentale, sotto la guida di consiglieri occidentali, in massima parte britannici, le sue modalità operative erano essenzialmente orientali. I suoi comandanti conoscevano bene le dottrine militari occidentali basate sui princìpi dell'unicità dello scopo e della concentrazione delle forze, eppure non erano riusciti a liberarsi delle antiche nozioni asiatiche legate al valore della complessità e della diffusione. Yamamoto aveva quindi inviato in avanscoperta, quale primo gruppo, una forza di 10 sottomarini per pattugliare l'area di Midway; poi aveva organizzato un gruppo di navi per il trasporto della forza d'occupazione Midway (che aveva imbarcato le truppe da sbarco), scorte per proteggere il trasporto, e 2 corazzate e 4 incrociatori per proteggere le scorte; il terzo gruppo era formato dalla forza d'attacco delle portaerei, agli ordini di Nagumo, basata su 4 grosse portaerei, Akagi, Kaga, Hiryu e Soryu (la componente principale del gruppo - costituita da un incrociatore leggero, una portaerei leggera e 3 corazzate, fra le quali la nuovissima Yamato da 70.000 tonnellate, con cannoni da 457 millimetri, la più potente corazzata del mondo - era comandata dallo stesso Yamamoto); infine, la forza dell'area settentrionale, che disponeva di 4 corazzate e 2 portaerei leggere. Se poi si considera che all'interno di ogni gruppo esistevano altre suddivisioni, il grado di complessità aumentava ulteriormente. È stato calcolato che vi erano in tutto ben «sedici diversi gruppi di navi da guerra, che operavano tutti nell'ambito di un piano complesso, ideato dal capitano di vascello Kuroshima Kamato, l'ufficiale alle operazioni di Yamamoto».18 L'esito di quest'opera di complicazione fu insignificante. Dopo il disastro di Pearl Harbor, la distruzione della forza aerea nelle Filippine, la sconfitta nel Mare di Giava e la battaglia terminata in parità nel Mar dei Coralli, i comandanti della Flotta americana del Pacifico non avevano margini di forza per dilettarsi in manovre diversive. Come un giocatore con un ultimo asso nella manica, Nimitz doveva puntare tutto sulla comparsa del nemico a Midway. Non si trattava, però, di una puntata al buio. Il servizio informazioni americano aveva contato le carte. Alla fine di maggio le fiches erano impilate. Il risultato della partita dipendeva solo da come sarebbero state giocate le mani. Le due task force di portaerei americane lasciarono le Hawaii alla volta di Midway negli ultimi giorni di maggio: l'Enterprise e la

Hornet (Task Force 16) il 28 maggio, la Yorktown (Task Force 17), riparata in tutta fretta, il 30. Il controspionaggio giapponese si era probabilmente reso conto di questi movimenti, dato che i suoi analisti del traffico radio avevano segnalato alla fine di maggio che 72 dei 180 messaggi americani trasmessi da Pearl Harbor erano preceduti dal prefisso «Urgente», mentre il distaccamento del servizio informazioni sull'isola di Wake, da poco conquistata, riferiva che aerei da pattugliamento americani operavano nella sua zona e la forza da sbarco salpata da Saipan il 28 maggio aveva intercettato una trasmissione urgente eseguita da un sottomarino americano che sembrava seguirne la rotta.19 I giapponesi erano quindi a conoscenza di qualcosa, ma gli americani sapevano di più: forza, luogo, tempo. Cosa piuttosto significativa, un'intercettazione di HYPO che aveva fornito la data di partenza di una petroliera giapponese, ritenuta facente parte della forza d'attacco Midway (MI), suggeriva, dato che se ne conosceva la velocità, una data d'arrivo nei pressi di Midway attorno al 30 maggio. Nei primi tre giorni di giugno vi furono molte altre informazioni imprecise ma collaterali provenienti da diverse fonti d'intercettazione che confermavano movimenti e obiettivi della flotta MI. Pertanto, alle 6.04 ora di Midway del 3 giugno un idrovolante Catalina, decollato da Midway per un pattugliamento, trasmise il messaggio «Numerosi aerei diretti a Midway da 320 [gradi] distanza 150 miglia».20 Il pilota era il guardiamarina Jack Reid, che aveva deciso di continuare ancora per qualche minuto la propria ricerca. Chiese al suo copilota: «Vedi anche tu quello che vedo io?». Il copilota rispose: «Certo che lo vedo, maledizione». Schierate di fronte a loro, all'orizzonte, vi erano moltissime navi da guerra. I due capirono immediatamente di aver avvistato una parte della flotta d'attacco Midway. In realtà, quello che Reid e il suo copilota avevano avvistato era l'avanguardia della forza d'occupazione Midway. Quando ricevette il messaggio relativo all'avvistamento, il capitano di vascello Cyril Simard, comandante di Midway, diede l'ordine di attacco a nove delle quindici Fortezze volanti da bombardamento di stanza sull'aviocampo dell'isola. Le Fortezze, velivoli quadrimotori appartenenti alla forza aerea dell'esercito, operavano ad alta quota e potevano colpire gli obiettivi con grande precisione. I piloti dell'esercito, però, incontravano sempre grosse difficoltà a bombardare sull'acqua, e il 3 giugno non fece eccezione. Al loro ritorno riferirono di aver colpito 2 corazzate o incrociatori pesanti - non ne era presente nessuno - e 2 navi da trasporto. In realtà non avevano colpito nulla. Il mattino seguente, quattro idrovolanti

Catalina, dotati di radar e siluri e in volo a bassa quota, ottennero risultati migliori danneggiando una petroliera. Comunque, l'attacco non scoraggiò l'avanzata della forza d'occupazione Midway. È però possibile che abbia confermato l'intenzione di Nagumo di attaccare Midway con i suoi aerei basati su portaerei. Chuichi Nagumo era un burbero lupo di mare, molto ammirato nella marina giapponese per i suoi modi schietti e la sua fama di combattente. Ottimo comandante di caccia, era noto per non lasciarsi minimamente impressionare dal potere navale americano, un motivo di disaccordo fra lui e Yamamoto. Nonostante avesse comandato il gruppo di portaerei che aveva attaccato Pearl Harbor, non era però uno specialista di portaerei e non sembrava aver compreso appieno l'aviazione navale. Inoltre, «quale gestore di unità navali in tempo di guerra, aveva sempre esitato, costantemente incerto sul da farsi».21 Dopo Pearl Harbor, quando Genda, il comandante dell'attacco aereo, aveva insistito affinchè lanciasse un secondo attacco, si era preparato a riposare sugli allori e aveva ritirato la forza delle portaerei a distanza di sicurezza, anche se, come sappiamo, avrebbe potuto attaccare nuovamente senza rischi. La sua titubanza e la decisione errata che avrebbe preso durante la successiva battaglia di Midway sarebbero state determinanti nel privare il Giappone della vittoria. Alle 4.30 del 4 giugno le 4 portaerei di Nagumo lanciarono contro Midway 72 bombardieri Val e Kate, scortati da 36 caccia Zero. Il Val era un aereo biruolo, un bombardiere sia in picchiata sia d'alta quota, con una velocità di 200 nodi e un'autonomia di 1300 chilometri, superiore al suo equivalente americano, il Douglas Dauntless. Il Kate era un aerosilurante in grado di sganciare bombe, con una velocità simile a quella del Val ma un'autonomia leggermente inferiore, e anch'esso migliore del proprio equivalente statunitense, il Douglas Devastator. Gli aerei di Nagumo, comandati dal tenente di vascello Joichi Tomonaga, dovevano volare per 445 chilometri per raggiungere i loro obiettivi, abbondantemente entro il loro raggio d'azione operativo, ma poiché, a differenza dei moderni aerei imbarcati, non disponevano di radar, la navigazione durante il volo di ritorno verso le navi madre era carica di rischi. Vi sono poi altre importanti differenze fra le portaerei di allora e quelle di oggi. Le portaerei della seconda guerra mondiale avevano il «ponte rettilineo», a differenza delle unità odierne dotate di ponte angolato che possono parcheggiare gli aerei recuperati fuori dalla rotta di quelli in appontaggio. Gli aerei in appontaggio si posavano con quelli appena appontati parcheggiati di fronte a loro, a meno che non ci fosse stato il

tempo per calarli con le gru al ponte hangar inferiore. Perciò l'appontaggio era sempre una faccenda snervante: c'era il rischio che un velivolo in fase di atterraggio mancasse il cavo d'arresto con il proprio gancio e si schiantasse sui velivoli parcheggiati; e c'era anche la possibilità che gli aerei nemici sorprendessero una portaerei con gran parte del suo gruppo di volo sul ponte, in attesa di essere ricoverato nell'hangar mentre proseguivano gli appontaggi. La vera sicurezza per un gruppo di portaerei risiedeva quindi nel non essere scoperta dal nemico. Tuttavia, grazie all'attività di decrittazione condotta da Joseph Rochefort e dal suo gruppo alla stazione hawaiiana HYPO, Nimitz e le sue due task force conoscevano già la posizione approssimativa della flotta di portaerei di Nagumo prima ancora che questa fosse avvistata dal Catalina di Midway il 3 giugno. Egli, infatti, aveva previsto che la forza d'attacco giapponese che andava formandosi sarebbe stata trovata a 280 chilometri da Midway il 4 giugno 1942, direzione 325 gradi, alle 7 ora locale. «Quella previsione fu il più stupefacente colpo informativo di tutta la storia navale.»22 Le informazioni tattiche confermarono successivamente la sua previsione. Mentre i 108 aerei di Tomonaga lanciati dalle portaerei si dirigevano su Midway, furono individuati da una stazione radar dell'isola alle 5.30, quindi persi, poi nuovamente identificati da un radar marittimo. Midway ricevette il seguente messaggio: «Numerosi aerei nemici rilevamento 310 gradi distanza 93 [miglia]». Midway lanciò immediatamente tutti i suoi caccia, 6 Wildcat e 20 Buffalo, per intercettare gli attaccanti. Rispetto agli Zero giapponesi, i Wildcat e i Buffalo, portati in volo da piloti dello US Marine Corps, erano obsoleti e antiquati, oltre che numericamente inferiori. Ne sopravvissero soltanto 9. Gli aerei di Tomonaga, pur provocando gravi danni a terra, subirono anch'essi pesanti perdite a causa del fuoco contraereo e non riuscirono a distruggere la base di Midway. Mentre iniziava il volo di ritorno verso la Hiryu, Tomonaga riferì a Nagumo che sarebbe stato necessario un secondo attacco. Intanto, oltre un'ora prima che gli aerei di Tomonaga attaccassero, il Catalina di Reid aveva avvistato la forza di Nagumo: gli aerei di Tomonaga non avevano ancora lasciato le navi madre. Il Catalina, a 320 chilometri di distanza da Midway in direzione nordovest, riferì inizialmente, alle 5.34, con un breve messaggio cifrato: «Portaerei nemiche». Alle 5.45 comunicò in chiaro, intercettato dalla centrale informativa di combattimento della Enterprise: «Numerosi aerei nemici si dirigono verso Midway, rilevamento 320 gradi distanza 150 [miglia]», una

conferma quasi testuale delle previsioni di HYPO. Infine, alle 6.30, il Catalina, il cui equipaggio merita di essere considerato una delle unità più efficienti che abbiano mai condotto una missione di ricognizione navale, inviò il seguente messaggio: «Due portaerei e due corazzate rilevamento 320 gradi distanza 180 [miglia] rotta 135 gradi velocità 25 [nodi]». L'unica informazione inesatta nel messaggio del Catalina era la segnalazione delle corazzate; il pilota deve aver sbagliato a contare le portaerei, di fatto 4, o aver scambiato le portaerei per corazzate. Nonostante fosse stato avvistato dalla formazione di Nagumo, e malgrado la sua bassa velocità, il Catalina riuscì a fuggire. Poco dopo che se ne fu andato, apparvero altri aerei americani. Appartenevano ai gruppi di bombardieri di Midway basati a terra, che il capitano di vascello Simard aveva fatto decollare prima dell'arrivo di Tomonaga. Era stata appunto la loro assenza a spingere quest'ultimo ad avvertire che sarebbe stato necessario un secondo attacco, giacché aveva correttamente intuito che Midway era ancora una base offensiva. Evidentemente, però, non ne aveva concluso che gli aerei mancanti potessero essere in rotta per intercettare le navi madre giapponesi, come in effetti erano. Poco dopo le 7, le portaerei giapponesi furono attaccate da 6 bombardieri in picchiata Avenger e da 4 bombardieri medi B-52 Marauder. Gli Avenger, anche se assai veloci per gli standard dell'epoca, erano troppo pochi per sbaragliare le difese, cosicché 4 furono abbattuti dal fuoco contraereo o dai caccia. I Marauder, che erano dotati di lanciasiluri improvvisati, condussero i loro attacchi da distanza ravvicinata ma non colpirono alcun bersaglio e due di essi furono distrutti. Poco prima delle 8, un gruppo di aerei del Corpo dei marines proveniente da Midway, 16 bombardieri in picchiata Dauntless e 11 vecchi Vindicator proseguirono l'attacco: il Dauntless era un robusto e moderno bombardiere, che si sarebbe rapidamente guadagnato la fama di miglior aereo d'attacco imbarcato americano nel Pacifico, ma i piloti dei marines di Midway lo conoscevano poco e il comandante del gruppo non tentò il bombardamento in picchiata. Sei dei suoi Dauntless vennero abbattuti e 2 danneggiati, senza riuscire a mettere a segno neppure un colpo. Infine, verso le 8.10, comparvero in cielo a 6000 metri d'altezza 15 Fortezze volanti di Midway, che sganciarono sul gruppo di portaerei nemiche un carico concentrato di bombe pesanti e se ne andarono, illese, convinte di aver colpito diverse navi. Si sbagliavano. Nessuno degli aerei decollati da Midway aveva inflitto danni alle navi di Nagumo, anche se avevano ucciso qualche marinaio. In compenso avevano

intaccato profondamente la capacità di Nagumo di pensare in modo chiaro. Sempre più impulsivo che analitico, ora lasciava che fossero gli eventi anziché la ragione a guidare le sue risposte. Di sicuro doveva trovarsi di fronte a un dilemma. L'obiettivo dell'operazione di Midway non era di distruggere le difese dell'isola, e nemmeno di conquistarla, ma di attirare in battaglia le portaerei americane superstiti. L'avanzata verso Midway era la fase preparatoria per far scattare la trappola. Benché non vi fosse ancora nelle vicinanze nessuna traccia di portaerei americane, il compito di Nagumo, in qualità di comandante della flotta, era quello di tenere pronte le proprie navi per combattere un'eventuale battaglia fra portaerei. D'altro canto doveva anche fornire copertura alla forza da sbarco per impedire che potesse essere respinta dai difensori di Midway, qualora fossero ancora attivi. Inoltre, essi avrebbero potuto lanciare un quarto attacco contro le sue navi. Date le circostanze, alle 7.15 decise di rompere gli indugi, facendo modificare l'apprestamento dei ponti di volo delle sue quattro portaerei da un attacco antinave alla preparazione di una replica dell'attacco contro Midway. Ciò richiedeva di riarmare i bombardieri dotati di siluri con le bombe, e i bombardieri in picchiata con bombe a frammentazione al posto di quelle perforanti. Un lavoro lungo, soprattutto considerando che gli aerei sul ponte dovevano essere riportati negli hangar sottostanti. Mentre iniziavano le operazioni giunsero i primi aerei di Tomonaga provenienti da Midway per rifornirsi, insieme agli Zero della pattuglia di combattimento aereo. Nel corso di tutta questa complessa attività, alle 7.28 Nagumo fu avvertito della vicinanza di unità navali americane di superficie. Un idrovolante catapultato dall'incrociatore Torte, rimasto fino allora in silenzio, aveva improvvisamente comunicato «l'avvistamento di quelle che sembrano essere dieci unità di superficie nemiche in posizione rilevamento 10 gradi, velocità superiore ai 20 nodi». L'idrovolante del Tone, a causa di problemi alla catapulta, era decollato con mezz'ora di ritardo e ora si trovava quasi al limite del suo raggio di ricerca. La notizia giunse a Nagumo nel momento peggiore. I suoi ponti erano pieni di aerei appena atterrati e di bocchette del carburante. Molti dei suoi aerei d'attacco si trovavano negli hangar sottostanti, intenti a sostituire i siluri con le bombe o un tipo di bomba con un altro. Anziché prendere la ferma e ovvia decisione di lanciare un attacco antinave, Nagumo indugiò. Forse pensò di potersi coprire preparando due missioni in contemporanea. Alle 7.45 comunicò alla flotta: «Prepararsi ad attaccare unità della flotta nemica. Lasciare sugli aerei

i siluri non ancora sostituiti con bombe».23 Quindi, con un improvviso ripensamento, chiamò via radio l'idrovolante del Tone: «Accertare tipi di navi e mantenere il contatto». Può darsi che Nagumo abbia pensato che l'idrovolante del Tone non avesse trovato le portaerei americane. In ogni caso, come per confermare la sua decisione di mantenere una certa capacità per reiterare l'attacco contro Midway, fu a quel punto che sopraggiunse l'ultimo attacco da Midway portato da Dauntless, Vindicator e Fortezze volanti. Nonostante il suo fallimento, intralciò la formazione della flotta e turbò ulteriormente la capacità di Nagumo di analizzare la situazione tattica. Alle 7.58 l'idrovolante del Tone riferì che la flotta nemica aveva cambiato rotta, da 150 a 180 gradi. Nagumo chiese: «Comunicate tipi di navi». Alle 8.09 l'idrovolante rispose: «Formazione nemica composta di cinque incrociatori e cinque cacciatorpediniere». L'ansia di Nagumo sembrò calmarsi, specie dopo che, alle 8.29, l'ultima colonna d'acqua provocata dalle bombe delle Fortezze volanti di Midway ricadde senza danni nel mare. Il momento di pericolo sembrava superato. Alle 8.20, poco prima che le Fortezze se ne andassero, l'idrovolante del Tone comunicò via radio con lentezza esasperante: «Il nemico è accompagnato da una nave che sembra una portaerei, che introduce la retroguardia». Nagumo aveva commesso un errore: quanto grave lo avrebbero detto i successivi ottanta minuti. La colpa per la tardiva identificazione del pericolo non poteva essere attribuita unicamente all'equipaggio dell'idrovolante del Tone. Il 4 giugno 1942, nel Pacifico centro-settentrionale, il tempo era bello e soleggiato, ma il cielo era punteggiato di nuvole sparse. Gli americani provenienti da Midway si erano resi conto che le navi giapponesi da loro avvistate apparivano e scomparivano con sconcertante rapidità. Le nuvole impedivano una visione completa, e l'idrovolante del Tone aveva incontrato la stessa difficoltà. Le conseguenze del suo rapporto lacunoso, per quanto giustificabili, furono disastrose. Negli ottantasette minuti trascorsi fra le 7.28 e le 8.55, ovvero dal primo avvistamento delle task force americane e dalla ricezione dell'ultimo infausto messaggio dell'idrovolante del Tone - «Dieci aerosiluranti nemici dirigono verso di noi» - Nagumo avrebbe potuto, se avesse ragionato meglio, mettere la sua flotta in approntamento difensivo, preparare i bombardieri e gli aerosiluranti per un attacco antinave e farli decollare, unitamente a una pattuglia di combattimento aereo. Di fatto, anche se gran parte dei suoi Zero furono riforniti e fatti decollare prima che giungesse il momento critico, gli altri suoi aerei si trovavano o negli hangar

o non ancora ricoverati, mentre i ponti di volo delle sue quattro portaerei erano ingombri di bocchette del carburante e di armamento sparso. Spruance, al comando dell'Enterprise e della Hornet, dato che non poteva permettersi il lusso di traccheggiare, aveva reagito con risolutezza al messaggio del Catalina di Midway, ricevuto alle 5.34, che lo informava della vicinanza dei giapponesi. Innanzitutto decise di accorciare la distanza a non più di 160 chilometri prima di far decollare i velivoli. Quando venne a sapere dell'attacco di Tomonaga contro Midway, scelse di anticipare i decolli, calcolando che avrebbe potuto sorprendere gli aerei nemici in fase di appontaggio o in attesa di essere riforniti e riarmati. Fu una valutazione sagace. Poco dopo le 6, e nonostante obbligasse i propri piloti a volare per 280 anziché 160 chilometri, anticipò il decollo di due ore (dalle 9 alle 7). Fletcher, che comandava la Yorktown (TF 17), in navigazione a nord della TF 16, decise invece di aspettare. Ritenendo di aver lanciato troppo presto nel Mar dei Coralli, non intendeva ripetere l'errore. La forza d'attacco di Spruance comprendeva un numero di aerei quasi equamente distribuito fra Enterprise e Hornet: 67 bombardieri in picchiata Dauntless, 29 aerosiluranti Devastator e 20 caccia Wildcat di scorta. I primi a prendere il volo ricevettero l'ordine di orbitare e attendere che i decolli fossero completati, in modo che le due portaerei potessero sferrare un colpo concentrato. Tuttavia, alle 7.45, preoccupato che le sue prime formazioni potessero rimanere a corto di carburante, Spruance ordinò loro di dirigersi sull'obiettivo. Alle 8.06 tutti gli aerei erano in rotta, ripartiti in sei gruppi di volo - Bombing 6, Scouting 6 (bombardieri) e Torpedo 6 dell'Enterprise, e Bombing 8, Scouting 8 e Torpedo 8 della Hornet -, accompagnati dai caccia di Fighting 6 e 8 non impegnati nella pattuglia di combattimento aereo. Nel 1942 il decollo da un ponte di volo era un esercizio di alta acrobazia. Il pilota metteva il motore a pieni giri, rilasciava i freni e accelerava lungo il ponte di volo, richiamando la barra mentre giungeva sulla prua: una noia meccanica o un errore lo avrebbero fatto precipitare in mare. Tutti i velivoli della TF 16 decollarono senza problemi e, dopo essersi messi in formazione, 67 bombardieri in picchiata Dauntless, 29 aerosiluranti Devastator e 20 caccia Wildcat si diressero verso la posizione stimata di Nagumo. Le circostanze avrebbero impedito loro di giungervi concentrati. All'inizio Spruance decise di mandare avanti i primi quattro gruppi dato che, continuando a orbitare, sprecavano carburante prezioso. Poi alle 9.05, mentre si avviavano verso l'obiettivo, Nagumo, avvertito del loro

avvicinamento dai suoi aerei da ricognizione, modificò la rotta da nordest a sudest. Alle 9.20, quando i bombardieri in picchiata della Hornet raggiunsero la posizione indicata, trovarono il mare vuoto. Il capoformazione di Bombing 8, convintosi che Nagumo si fosse diretto verso Midway, virò e guidò il suo gruppo verso sud. Ma i velivoli erano a corto di carburante, tant'è che quindici furono obbligati ad atterrare sull'isola; gli altri ritornarono alle proprie portaerei, mentre tutti i caccia Wildcat caddero in mare con i serbatoi a secco. Gli aerosiluranti della Hornet, al comando del capitano di corvetta John Waldron, si erano separati dai bombardieri in picchiata ma, giungendo nei pressi della zona dell'obiettivo, avevano individuato all'orizzonte il fumo di una ciminiera e avevano virato per verificare. Mentre si avvicinavano a bassa quota alle portaerei giapponesi per colpirle con i siluri, furono attaccati da una pattuglia da combattimento aereo formata da 60 Zero. In pochi minuti, tutti i quindici Devastator furono abbattuti, senza riuscire a mettere a segno neppure un colpo, e solo un pilota sopravvisse. Torpedo 8 era seguito a breve distanza da Torpedo 6, dell'Enterprise, che aveva perso i suoi quindici aerei di scorta. Manovrando per portarsi in posizione favorevole per l'avvicinamento, i Devastator attirarono l'attenzione degli Zero che avevano appena distrutto Torpedo 8 e furono annientati. Su 14 ne rimasero solo 4, e il gruppo non colpì alcun bersaglio. Infine, verso le 10, giunse il gruppo di aerosiluranti della Yorktown, VT 3. Anch'esso fu attaccato dalla pattuglia di combattimento aereo giapponese mentre si trovava a bassa quota, e perse 7 aerei su 12 senza ottenere alcun risultato. Il sacrificio degli aerosiluranti non fu però vano. Siccome erano scesi al pelo dell'acqua per condurre il loro attacco, avevano fatto abbassare la pattuglia di combattimento aereo giapponese dalla quota di protezione. Di conseguenza, allorché alle 10.25 si avvicinò un'altra formazione di aerei americani per bombardare dalla quota di 4300 metri, le quattro portaerei di Nagumo erano pronte per essere distrutte. I loro ponti di volo erano ricoperti di bocchette del carburante, siluri e bombe. L'Akagi fu la prima a essere colpita. Il capo di stato maggiore di Nagumo, Ryunosuke Kusaka, riferì di «un tremendo incendio ... corpi dappertutto». Un ordigno sganciato da un bombardiere in picchiata aveva colpito l'elevatore centrale, era penetrato nel ponte hangar e aveva fatto esplodere un magazzino siluri. Un'altra bomba cadde nel parcheggio dei velivoli. «C'era un grosso buco nel ponte di volo, poco a poppa dell'elevatore centrale» continua Kusaka. «L'elevatore stesso, ritorto come

vetro fuso, stava crollando nell'hangar. Le piastre del ponte si erano piegate verso l'alto in forme grottesche. Gli aerei avevano la coda all'insù ed eruttavano fiamme livide e fumo nero come l'inchiostro, mentre i loro siluri iniziavano a esplodere, rendendo impossibile domare gli incendi. L'intera zona dell'hangar era un inferno di fiamme, che si andavano rapidamente estendendo alla plancia.»24 Il destino dell'Akagi era stato dettato dal fato, non dall'attività informativa. Le informazioni fornite alle TF 16 e 17 avevano, invece, portato fino a quel momento unicamente a una catastrofe. I tre attacchi di aerosiluranti, condotti da 83 aerei, avevano provocato la perdita di 37 velivoli, oltre a quella di numerosi aerei di scorta, e non avevano provocato ai giapponesi nessun danno. I bombardieri in picchiata dell'Enterprise avevano trovato Nagumo per caso. I giapponesi non si trovavano dov'era previsto che fossero e furono scoperti in modo del tutto fortuito. Come detto, fra gli approntamenti di Nimitz in vista dello scontro nei pressi di Midway vi era stato lo schieramento di uno schermo di sottomarini. Uno di questi, il Nautilus, mentre tentava di condurre un attacco era stato individuato dal caccia Arashi, che aveva rallentato per sganciare le cariche di profondità, ma senza risultati. Mentre aumentava la velocità per raggiungere la flotta, aveva generato una scia bianca molto visibile. Il capitano di corvetta Clarence Wade McClusky, al comando dei bombardieri in picchiata Dauntless dell'Enterprise, vide la scia bianca sulla superficie dell'oceano, accettò il rischio e virò per seguirla alle 9.55. Alle 10.20 avvistò l'Akagi, la Soryu e la Kaga in navigazione verso nordovest, «disposte a cerchio su circa otto miglia», mentre la Hiryu si trovava più avanti. La loro formazione ravvicinata di autoprotezione era stata spezzata dagli attacchi degli aerosiluranti. McClusky virò per attaccare, guidando i suoi bombardieri dalla quota di 4300 metri con un angolo di picchiata di 70 gradi. La loro velocità in affondata superava addirittura quella degli Zero delle portaerei, i quali, comunque, si trovavano troppo in basso per poter risalire a quota difensiva, essendo stati attirati dagli aerosiluranti. Una dopo l'altra le tre grosse portaerei giapponesi soccombettero: prima l'Akagi, l'ammiraglia di Nagumo, quindi la Kaga, i cui aerei parcheggiati, bocchette del carburante, depositi di bombe e hangar furono incendiati dalle bombe da 225 e 450 chilogrammi. Infine, la Soryu fu attaccata dai bombardieri in picchiata della Yorktown i quali, fatti decollare più tardi, furono portati sulla scena dal fumo della battaglia e sganciarono le bombe che, fra i vari danni causati, fecero piegare l'elevatore centrale verso la plancia. Fra le

10.25 del 4 giugno, quando Nagumo stava preparando il decollo del suo attacco antinave, e le 10.30, allorché il Bombing Squadron 6 dell'Enterprise sferrò il colpo, il piano del Giappone per conquistare il Pacifico andò in frantumi. Tre delle sue sei grosse portaerei erano state colpite a morte, e la quarta sarebbe caduta vittima del potere navale americano entro le ventiquattr'ore successive. La Soryu venne finita nelle prime ore della mattina del 5 giugno dai siluri del Nautilus, il sottomarino che il giorno precedente aveva casualmente guidato i bombardieri in picchiata di Spruance e Fletcher verso le portaerei di Nagumo. Circa alla stessa ora la Hiryu, colpita dai bombardieri in picchiata decollati dall'Enterprise nel pomeriggio del 4 giugno, soccombette ai danni letali subiti durante quell'incursione. La sconfitta giapponese fu però in parte controbilanciata. La Yorktown, che era sopravvissuta ai gravi danni subiti nel Mar dei Coralli e che aveva lanciato uno degli attacchi decisivi del 4 giugno, fu scovata dagli aerei della superstite Hiryu verso mezzogiorno di quello stesso giorno e, nonostante gli sforzi disperati della sua pattuglia di combattimento aereo, fu colpita duramente. Prima abbandonata, poi raggiunta da un nucleo controllo danni, il 5 giugno stava arrancando verso la salvezza di Pearl Harbor quando un sottomarino giapponese, una delle unità di schermo schierate da Yamamoto per intrappolare la flotta di Nimitz nell'ambito del suo grande piano per Midway, la trovò mentre navigava a bassissima velocità verso est, manovrò per intercettarla e lanciò quattro siluri. Due giunsero a segno e, dopo una disperata lotta per non soccombere, si rovesciò nella mattinata del 6. Ciononostante, la battaglia del 4 giugno 1942 - la Battaglia di Midway - fu considerata, con esultanza dagli americani, con riluttanza ma con non minore certezza dai giapponesi, una vittoria importantissima per le forze armate americane. Partita con tutti i vantaggi dalla sua, la marina imperiale giapponese era stata ridotta in poche ore, di fatto pochi minuti, di violenti combattimenti dalla supremazia a una condizione di inferiorità nella lotta per il controllo del Pacifico. I piani da tempo studiati dall'impero nipponico per acquisire un controllo strategico inattaccabile sul Pacifico centrale e meridionale, e per creare una flotta di classe mondiale capace di difenderlo da qualsiasi controffensiva, erano stati ribaltati in poche ore di combattimento. Rimane aperta la questione su quanto Midway sia realmente stata una vittoria dovuta alle informazioni. Fu considerata tale da coloro che all'epoca erano a conoscenza dei fatti e, quando questi divennero di pubblico dominio, dall'opinione pubblica.

All'OP-20-G e alle sue stazioni remote delle Hawaii e di Melbourne venne attribuito il merito di avere, per primi, accertato la decisione giapponese di mutare l'asse della sua offensiva navale dai Mari del Sud - contro l'Australia - al Pacifico centrale, di aver identificato subito dopo Midway quale obiettivo dell'offensiva, di aver poi indicato un arco di tempo ristretto entro il quale si sarebbe verificata, e infine di aver costruito un grafico preciso dell'ordine di battaglia giapponese. Il 31 maggio Nimitz inviò un messaggio, il 13/1221, che iniziava con queste parole: «Organico stimato per Midway stop forza d'attacco quattro portaerei [Akagi, Kaga, Hiryu, Soryu], 2 Kirishima [corazzate] 2 incrociatori classe Tone 12 caccia...», un elenco pressoché esatto delle navi ai comandi di Nagumo. Elementi informativi più convenzionali - contatti radar della stazione di Midway, avvistamento della flotta di Nagumo da parte di un aereo da ricognizione di Midway -permisero di stabilire la posizione nell'oceano della flotta delle portaerei e la loro velocità di navigazione poco prima che iniziassero gli attacchi. Questa informazione consentì al capitano di vascello Simard a Midway di far decollare i suoi bombardieri e aerosiluranti, e all'ammiraglio Fletcher di posizionare le sue task force per aggredire le unità navali. L'esattezza delle informazioni di cui disponevano Nimitz e i suoi comandanti circa l'attacco giapponese di Midway era davvero eccezionale: obiettivo del nemico, tempi, forza, direzione di avvicinamento, posizione di lancio, un elenco puntuale delle necessarie «informazioni sul nemico»; e la cosa più straordinaria era che gran parte di queste erano frutto della crittoanalisi. Bisogna peraltro riconoscere che, nonostante la messe di informazioni raccolta grazie al lavoro dei crittoanalisti americani, il risultato dello scontro non era affatto prestabilito: l'esito rimase in bilico anche dopo che gli aerei di Fletcher partirono verso la posizione di Nagumo, e gli imprevisti e la fortuna ebbero un ruolo determinante nella vittoria. Spruance rischiò il tutto per tutto con la sua decisione di far decollare dalla Hornet e dall'Enterprise ogni bombardiere in picchiata e aerosilurante di cui disponeva. Nonostante le informazioni date agli equipaggi, molti non riuscirono a trovare l'obiettivo. Nagumo, così tanto denigrato dopo la Battaglia di Midway, prese la decisione giusta e prudente di modificare la rotta, sulla base dell'avvistamento dei velivoli in avvicinamento da parte di un ricognitore, prima che giungessero i bombardieri in picchiata della Hornet. Questi, nel punto d'incontro previsto, trovarono il mare vuoto, furono depistati nel loro tentativo di inseguimento,

non riuscirono a ingaggiare il nemico e, nel caso dei caccia di scorta, non trovarono le navi madre durante il volo di ritorno. Gli aerosiluranti della TF 16, che si erano separati dai bombardieri in picchiata nel corso dell'avvicinamento, individuarono Nagumo solo grazie a un colpo di fortuna, all'estremo limite del loro campo visivo, e vennero fatti a pezzi dalla sua pattuglia di combattimento aereo. In quella fase della battaglia Nagumo avrebbe avuto tutte le ragioni per ritenere di stare vincendo. E gli eventi dei minuti successivi avrebbero rinforzato questa sua convinzione. Anche gli aerosiluranti dell'Enterprise avevano mancato Nagumo e intravisto le sue navi solo al limite estremo del loro orizzonte visivo. Mentre conducevano il loro attacco furono sopraffatti dalla pattuglia di combattimento aereo. Inoltre, in questa fase dei combattimenti Nagumo era riuscito a far appontare e riarmare i suoi Zero, che operavano così vicini alle loro navi madre da non aver avuto bisogno di rifornirsi di carburante. Alle 10.25 le quattro portaerei giapponesi, anche se relativamente disperse per aver dovuto attuare delle manovre diversive di fronte all'attacco degli aerosiluranti della TF 16, erano intatte e si stavano preparando a far decollare i propri velivoli d'attacco contro il nemico, la cui posizione e distanza potevano essere stimate dai messaggi della ricognizione e dall'osservazione della direzione di avvicinamento degli americani. Ciò che accadde successivamente fu il risultato di fattori casuali. Il primo fu che gli attacchi iniziali vennero condotti da aerosiluranti, cosa che costrinse la pattuglia di combattimento aereo giapponese a scendere a livello del mare, nel momento in cui i bombardieri in picchiata americani stavano per iniziare la loro discesa da 4300 metri. Il secondo, un evento davvero casuale, fu l'avvistamento da parte del Bombing 6 della scia del caccia Arashi, che stava abbandonando la zona in cui aveva condotto il suo attacco - fallito - con le cariche di profondità contro il sottomarino statunitense Nautilus, lasciando una traccia che, come intuì il sagace capitano di corvetta McClusky, avrebbe portato verso la posizione di Nagumo. Il terzo, che precedette lo scontro, fu il tempo perso all'inizio a causa dell'indecisione di Nagumo. Povero Nagumo! L'audace comandante di cacciatorpediniere non era stato preparato, con l'addestramento e l'esperienza, a eseguire rapidamente quei complessi calcoli delle velocità relative nelle tre dimensioni che un bravo comandante di portaerei deve saper fare. Un osservatore esterno può giudicare con il senno di poi che, non appena ricevuto dall'idrovolante del Torte il messaggio dell'avvistamento di navi da

guerra americane a distanza di volo dalle sue insostituibili portaerei, avrebbe dovuto annullare l'ordine dato ai bombardieri di preparare un secondo attacco contro Midway, come insisteva Tomonaga, e approntare tutti i suoi velivoli d'attacco per una missione antinave. Era stata la sua incapacità di prendere una decisione, dopo le 7, nonostante le sollecitazioni provenienti tramite il telegrafo ottico dal suo collega ammiraglio Tamon Yamaguchi, comandante del gruppo Hiryu-Soryu, che aveva fatto sì che i suoi ponti di volo fossero letteralmente ricoperti di bocchette del carburante, armamenti sparsi e aerei in fase di riarmo allorché, tre ore più tardi, il Bombing 6 del capitano di corvetta McClusky iniziò la sua picchiata che culminò, in meno di cinque minuti, con l'affondamento di tre delle quattro portaerei giapponesi. Dopotutto, in guerra i risultati sono una questione di corpo e non di mente, di forza fisica e non di piani o di informazioni. Ovviamente, sul lungo periodo, il potere di una maggiore risorsa intellettuale, se tale superiorità si traduce nel possesso di mezzi industriali, tecnici e demografici superiori, finisce per avere la meglio su una potenza che ha doti inferiori. Nella storia militare non vi è nessun esempio di una potenza più debole del proprio nemico che abbia ottenuto la vittoria in un conflitto prolungato. È la forza che conta. Tuttavia, la mente ne è in genere il complemento. La classe di governo dell'impero giapponese, con una popolazione inferiore a un terzo di quella degli Stati Uniti e con una frazione delle sue capacità industriali, si era illusa che la sua raccolta di moderne navi e di aerei da guerra allestita con tanta fatica, e valorizzata dallo spirito guerriero dei marinai e degli equipaggi di volo, potesse sopraffarli. Era stato questo il senso dell'avvertimento lanciato dall'ammiraglio Yamamoto. La sua previsione di riuscire a «farla franca» per sei mesi o, al massimo, per un anno si era puntualmente avverata. A Midway i giapponesi avevano rischiato tutto e avevano perso tutto. Ciononostante, Midway è anche la prova che il possesso delle migliori informazioni non garantisce di per sé la vittoria. Grazie all'infaticabile sforzo intellettivo di Rochefort e dei suoi colleghi crittoanalisti, Nimitz, Spruance e Fletcher avevano una chiara visione dei piani del nemico, o perlomeno tanto chiara quanto possono consentirlo le ineliminabili oscurità della guerra. Eppure rischiarono di perdere. Un'intuizione un po' meno acuta da parte del Bombing 6 di McClusky, un atteggiamento un po' più deciso da parte dell'ammiraglio Nagumo, e il 4 giugno 1942 sarebbero state le portaerei delle TF 16 e 17, anziché quelle della forza mobile di

Yamamoto, a trovarsi avvolte dalle fiamme e abbandonate nelle limpide acque del Pacifico. Il Giappone avrebbe perso comunque la guerra del Pacifico, ma quanto tempo in più sarebbe servito agli Stati Uniti per ottenere la vittoria?

VII INFORMAZIONI, UN FATTORE COME GLI ALTRI: LA BATTAGLIA DELL'ATLANTICO

Sir Harry Hinsley, lo storico ufficiale dell'intelligence britannica della seconda guerra mondiale, ne ha rivendicato l'obiettiva importanza. Essa non ha, come sostiene in modo risoluto, vinto la guerra, ma ne ha ridotto la durata,1 in particolare per il ruolo avuto nella vittoriosa condotta della Battaglia dell'Atlantico, innanzitutto impedendo che gli U-Boot prendessero il sopravvento negli ultimi sei mesi del 1941 e poi nuovamente nel 1942-43 e, infine, contribuendo in modo determinante «alla sconfitta degli U-Boot in Atlantico nei mesi di aprile e maggio 1943 e poi al successo alleato nel paralizzare il comando degli U-Boot, nella seconda metà del 1943, al punto di impedire loro di ritornare lungo le rotte dei convogli».2 Questi risultati, sebbene inseriti da Hinsley nel contesto di una guerra ben più ampia e complessa, sono notevoli, dato che la capacità della Gran Bretagna di affrontare la guerra dipendeva da quella di sopravvivere agli attacchi degli U-Boot lungo le sue linee di rifornimento oceaniche; e se i britannici non fossero riusciti a resistere nei diciassette mesi compresi tra la sconfitta della Francia nel giugno 1940 e l'attacco giapponese contro Pearl Harbor nel dicembre 1941, Hitler avrebbe portato a termine la conquista dell'Europa occidentale, avrebbe probabilmente sconfitto l'Unione Sovietica e, quindi, sarebbe stato in grado di impedire agli Stati Uniti di mettere piede sul continente. La sconfitta nella Battaglia dell'Atlantico avrebbe rappresentato una catastrofe. Nessuno lo aveva capito più chiaramente di Winston Churchill, che nella sua autorevole storia della seconda guerra mondiale scrisse: «La sola cosa che mi abbia realmente spaventato durante la guerra fu il pericolo sottomarino ... Di quanto avrebbe ridotto le nostre importazioni e il nostro naviglio la guerra sottomarina? Avrebbe essa mai raggiunto quell'acme che rappresentava la distruzione della nostra vita? Qui non c'era posto per i grandi gesti e i fatti sensazionali; soltanto per il lento, freddo scorrere delle linee sulle carte, che rendeva evidente lo strangolamento potenziale».3 Lo strangolamento sarebbe stato lento ma, se se ne fosse dato il tempo all'ammiraglio Karl Dònitz, il comandante degli U-Boot di Hitler, sicuro. Dònitz era un ufficiale sommergibilista della prima guerra mondiale che, negli anni fra le due guerre, quando alla Germania era

vietato possedere una flotta sottomarina, aveva elaborato una teoria su come condurre una spietata guerra di corsa contro la flotta mercantile del nemico, segnatamente la Gran Bretagna. Lo strumento di sperimentazione di Dònitz erano le motosiluranti, che il Trattato di Versailles aveva concesso alla Germania di conservare. Ben prima del 1936, quando Hitler riuscì a ottenere dalla Gran Bretagna il permesso di ricostruire la flotta di U-Boot, Dònitz aveva, grazie alle prove in mare, progettato uno schema per un attacco con motosiluranti, che avrebbe costituito il fondamento delle tattiche a «branco di lupi» della Battaglia dell'Atlantico. Che il bersaglio fosse un convoglio di navi mercantili o una squadra di navi da guerra («un convoglio di fatto»), la tecnica prevedeva di acquisire il contatto durante il giorno con un pattugliamento in formazione dispersa, rimanere agganciati al limite della visibilità e quindi, approfittando dell'oscurità, lanciare l'attacco con i siluri. L'U-Boot in emersione, affermava Dònitz, era come una motosilurante, e ne assolveva le funzioni.4 Allo scoppio della seconda guerra mondiale la Germania disponeva nuovamente di una flotta di U-Boot, ma di dimensioni ridotte: solo 56 battelli, fra cui 30 piccoli modelli costieri. Il principale sommergibile oceanico, del quale erano in servizio 18 esemplari, era il Type VII, lungo 67 metri, in grado di navigare a 17 nodi in superficie con propulsione diesel e a 7,5 nodi in immersione con i motori elettrici. Montava un cannone da 88 millimetri e aveva 4 tubi lanciasiluri a prua e uno a poppa, per i quali vi erano 9 siluri di scorta. L'equipaggio era formato da 44 uomini. Nel corso del 1939 entrò in servizio il più grosso Type IX ma, nonostante montasse un cannone più potente e avesse 6 tubi lanciasiluri e 16 siluri di scorta, con un raggio d'azione operativo di 11.500 miglia anziché 8500, Dònitz lo ritenne meno adatto del Type VII per la guerra ai convogli, dato che impiegava più tempo per immergersi ed era meno manovrabile. Nel 1939 vi erano in linea 8 Type IX.5 Nei primi giorni di guerra gli U-Boot trovarono i loro bersagli pattugliando le normali rotte di navigazione verso il Regno Unito, che raggiunsero passando a nord della Scozia; il Canale della Manica era chiuso fin dall'inizio delle ostilità. Essi viaggiavano in modo indipendente, sorvegliando il mare con il periscopio durante il giorno ed emergendo di notte. All'inizio vi era scarsa cooperazione fra i pochi battelli in azione - solitamente meno di 15 - e Dònitz fece poco per coordinarne le operazioni. Il bersaglio dei comandanti degli U-Boot era la flotta mercantile britannica, di gran lunga la più numerosa del mondo, costituita da 3000 navi oceaniche con una capacità di

trasporto pari a 17 milioni di tonnellate. Veniva utilizzata a pieno organico, giacché la Gran Bretagna dipendeva dalle importazioni per oltre un terzo dei viveri e la maggior parte delle materie prime, a eccezione del carbone. Le importazioni annue assommavano nel 1939 a 55 milioni di tonnellate, che venivano pagate in gran parte con l'esportazione di prodotti finiti o semilavorati. L'economia della Gran Bretagna, caso unico fra le principali potenze, si basava sul commercio marittimo, sia in entrata sia in uscita. L'interruzione del traffico navale creò immediatamente difficoltà d'approvvigionamento, oltre che finanziarie. Gli affondamenti minacciavano di provocare danni irreversibili, dato che la capacità costruttiva dei cantieri, in Gran Bretagna e nell'impero, era limitata a un milione di tonnellate l'anno, pari a circa 200 navi da trasporto o petroliere di medie dimensioni. Dònitz, attento studioso degli aspetti economici del commercio marittimo, era ben conscio della vulnerabilità della Gran Bretagna e, sulla base delle esperienze maturate nel corso della prima guerra mondiale, credeva fermamente, con convinzione davvero appassionata, che una nutrita flotta di U-Boot, impiegata senza le restrizioni imposte dalle tradizionali regole belliche, avrebbe potuto mettere fine alla capacità di combattere della Gran Bretagna. Fra il 1914 e il 1918 la marina tedesca aveva distrutto 4837 navi mercantili alleate, per un totale di oltre 11 milioni di tonnellate, in gran parte britanni-che e perlopiù affondate dagli U-Boot nel periodo dal 1917 in poi. La Germania aveva varato 365 U-Boot e ne aveva persi 178. Il 28 agosto 1939, mentre Hitler completava i suoi preparativi per l'attacco contro la Polonia, Dònitz sottopose al grande ammiraglio Erich Raeder, il comandante della marina tedesca, la sua proposta per un'espansione della flotta di U-Boot. Ne voleva 300, oltre ad alcuni sommergibili di maggiori dimensioni che sarebbero stati usati per rifornire i battelli d'attacco, consentendo così di mantenere in qualsiasi momento 50 U-Boot in pattugliamento lungo le rotte commerciali; aveva anche calcolato che, se ognuno di loro avesse affondato tre navi al mese, un ritmo raggiunto nel corso della Grande Guerra, metà della flotta mercantile britannica sarebbe stata eliminata nel corso di un anno, a una cadenza nettamente superiore alle capacità di rimpiazzo. La Gran Bretagna sarebbe morta di fame, com'era quasi accaduto alla fine del 1917, e sarebbe stata costretta ad arrendersi. Voleva anche che il programma di costruzione degli U-Boot fosse posto sotto il controllo di un singolo ufficiale e, durante una riunione tenuta il 9 settembre, sei giorni dopo l'inizio della guerra contro la

Gran Bretagna, propose di assumere quel posto in prima persona: «Questo compito diventa ora quello più importante, e la direzione dev'essere presa da un ufficiale con una conoscenza approfondita della teoria e della pratica della guerra subacquea».6 Raeder si oppose. Riconosceva le capacità di Dònitz e il suo impegno, ma desiderava che rimanesse al comando della flotta subacquea esistente, anche se gli assicurò che questa si sarebbe moltiplicata notevolmente e in fretta. Con ogni probabilità la decisione presa da Raeder fu corretta. Dònitz, nonostante fosse tìsicamente poco attraente, privo di senso dell'umorismo e con idee ossessive, aveva indubbie qualità di comando. Gli uomini dei suoi U-Boot, fra i quali vi erano all'inizio alcuni comandanti di pochi scrupoli ma di eccezionali capacità, guardavano sempre a lui, agognavano la sua approvazione e lo servivano con devozione assoluta. La loro era una vita orribile. L'U-Boot era un ambiente angusto e maleodorante, sempre troppo freddo o troppo caldo e, di solito, maledettamente umido. Spesso le scorte di cibo finivano, gli indumenti erano bagnati di sudore, i gabinetti sporchi e, per quasi tutto il tempo, l'aria scarsamente respirabile. La vita negli U-Boot era caratterizzata da lunghi periodi di noia, specie man mano che la guerra si protraeva e gli equipaggi dovevano rimanere a lungo in immersione navigando verso le loro zone di pattugliamento. Ma, soprattutto, era molto pericolosa. Dei 40.000 marinai arruolati fra i sommergibilisti - a differenza di quanto accadeva nelle marine statunitense e britannica il servizio non era volontario - 28.000 morirono in azione, gran parte di loro annegati a seguito di attacchi da parte di unità marittime inglesi, canadesi e statunitensi o delle forze aeree e aeronavali a loro associate. La guerra antisommergibili Durante la prima guerra mondiale, 178 dei 365 U-Boot costruiti dalla Germania erano andati persi in mare, nonostante all'epoca non esistessero metodi efficaci per scoprire i battelli in immersione. Venivano usati sistemi acustici, mentre aerei e dirigibili nemici cercavano dall'alto di individuare gli U-Boot nelle acque basse, quasi sempre con scarso successo. La maggior parte degli U-Boot affondati, almeno 48, caddero vittima degli sbarramenti minati. Gli speronamenti da parte di unità militari o mercantili causarono 19 perdite, e gli attacchi dei sommergibili britannici altre 17. Le cariche di profondità, l'arma antisommergibili per eccellenza, furono responsabili dell'affondamento di soli 30 battelli.7 La carica di profondità era una bomba contenente solitamente una ventina di chili di esplosivo ad alto potenziale, che veniva fatta cadere da una rastrelliera a poppa oppure

lanciata al traverso, ed era attivata da una spoletta a pressione, che poteva essere regolata affinchè esplodesse a una determinata profondità. Generava forti onde di pressione e, se scoppiava in prossimità dello scafo di un U-Boot, ne incrinava le piastre. Un'azione precisa con le bombe di profondità era letale, ma la precisione era difficilmente ottenibile; nel corso della Battaglia dell'Atlantico, e in particolare nelle fasi iniziali, il risultato abituale dell'azione delle bombe di profondità era il danneggiamento più che la distruzione. Dopo il 1942 alle bombe di profondità si affiancò il lancio di numerosi ordigni a contatto, da parte prima dei sistemi Hedgehog e in seguito degli Squid che, una volta nota con precisione la posizione, potevano essere fatali. A metà del 1943 comparve un'altra arma, la cosiddetta «mina Mark 24», di fatto un siluro acustico sganciato da un aereo che si dirigeva verso il rumore generato dall'elica dell'U-Boot. Letale nella maggioranza dei casi, aveva lo svantaggio di essere ritenuta così segreta da venir impiegata solo in circostanze particolari. Anche gli aerei sganciavano cariche di profondità e lanciavano razzi con testate ad alto potenziale contro gli U-Boot in emersione o che stavano immergendosi, e gran parte dei loro obiettivi erano i battelli che si dirigevano verso le rotte di pattugliamento atlantiche attraverso il golfo di Biscaglia.8 Allo scoppio della guerra sottomarina, quando l'esito volgeva indiscutibilmente a favore dei tedeschi, molti di questi sviluppi erano ancora di là da venire. Il vantaggio sarebbe stato decisivo se Dònitz avesse potuto schierare i numeri che desiderava e che avrebbe in seguito raggiunto. Malgrado ciò esso fu amplificato dalla mancanza di navi antisommergibili da parte nemica. Nel 1939 la Gran Bretagna sembrava disporre di un sufficiente numero di unità di scorta. La Royal Navy aveva in linea 128 cacciatorpediniere e 35 corvette.9 Tuttavia, la maggior parte dei cacciatorpediniere, compresi quelli delle ottime classi Tribal e Javelin, erano unità veloci, adatte ad accompagnare la flotta da combattimento e che non avevano l'autonomia per essere impiegate di scorta ai convogli. Molti dei più datati erano stati costruiti durante o poco dopo la Grande Guerra ed erano ormai quasi al termine della loro vita operativa. Stavano entrando in linea i cacciatorpediniere classe Hunt, progettati appositamente per la scorta, ma il loro numero era troppo esiguo - solo 20 unità - per riequilibrare la situazione. Le corvette erano solitamente troppo vecchie per essere efficaci. Una nuova generazione di unità di scorta - composta da corvette lente ma robuste, concepite secondo le linee delle baleniere dell'Atlantico meridionale, e da fregate più veloci - non era ancora

entrata in linea. Erano stati rapidamente immessi in servizio alcuni pescherecci, troppo piccoli e lenti per farne unità di scorta capaci. Il risultato fu che i convogli non potevano contare su una scorta adeguata in caso di attacco. Il sistema dei convogli fu adottato dall'Ammiragliato fin dall'inizio del conflitto, in netto contrasto con la politica seguita nel corso della prima guerra mondiale. Allora gli ammiragli avevano opposto resistenza, per motivi totalmente errati. Quella dei convogli era una prassi consolidata della marineria britannica, che aveva protetto il commercio britannico dagli attacchi della flotta francese e dai corsari durante le guerre della Rivoluzione francese e dell'impero. Tuttavia, allo scoppio della Grande Guerra e fino alla fine del 1917, l'Ammiragliato aveva stimato in modo errato che, data la capacità dei sommergibili di condurre attacchi in immersione, la pratica di ammassare le navi mercantili in convogli non avrebbe fatto altro che offrire un maggior numero di bersagli al predatore, che la marina non sarebbe stata in grado di localizzare per mancanza di mezzi. Era quindi giunto alla conclusione che fosse preferibile lasciar navigare le navi in modo indipendente per accrescere le difficoltà dei sommergibili, costretti a scegliere uno a uno i propri bersagli. Inoltre la divisione antisommergibili dell'Ammiragliato avrebbe evitato anche di dover fornire una scorta a tutte le navi in ingresso e in uscita dai porti britannici, che calcolava fossero 5000 a settimana. Queste due obiezioni al sistema dei convogli erano separate e diverse, ma si dissolsero in seguito all'analisi della seconda. Nell'aprile 1917 il capitano di fregata R.G.H. Henderson, della Royal Navy, prese in esame i dati del traffico marittimo e stabilì che solamente 120-140 arrivi e partenze la settimana riguardavano navi oceaniche, ossia quelle da cui dipendeva la sopravvivenza della Gran Bretagna; gli altri erano di naviglio costiero o a breve raggio che non era vitale proteggere. Dato l'enorme numero di cacciatorpediniere e di altro naviglio sottile da guerra costruito nel corso del conflitto, non sembrava affatto difficile trovare unità di scorta per i convogli mercantili. L'unico problema fu imparare le tecniche di convoglio. Fatto ciò, gli affondamenti iniziarono a diminuire. Nell'ottobre 1918 furono perse 178.000 tonnellate contro una media mensile di 550.000 tonnellate registrata nel 1917. Le navi affondate navigavano per la maggior parte da sole; le perdite dei convogli erano inferiori al 2 per cento.10 L'immediata adozione del sistema dei convogli da parte dell'Ammiragliato nel settembre 1939 evitò una qualsiasi perdita di tonnellaggio su grande scala nel corso del primo anno di guerra.

A ciò contribuirono molti altri fattori, come il numero limitato di U-Boot e il fatto che essi fossero di stanza nelle basi tedesche lontane dalle rotte commerciali. I più spettacolari risultati degli U-Boot furono sicuramente ottenuti contro bersagli militari. In particolare, il siluramento della corazzata britannica Royal Oak all'interno dell'ancoraggio protetto di Scapa Flow, nell'ottobre 1939, fu dovuto in gran parte a un successo in campo informativo. Un capitano di vascello tedesco, che aveva visitato le Orcadi poco prima della dichiarazione di guerra, aveva riferito di aver sentito dire che le difese degli approcci orientali dell'ancoraggio erano trascurate; la ricognizione aerofotografica confermò l'esistenza di un varco. Dònitz illustrò quindi al giovane e ambizioso comandante di U-Boot Gùnther Prien la possibilità di penetrarvi, con il favore della notte, nel periodo di acqua stanca. Il 13 ottobre l'U-47 si fece strada attraverso le difese, lanciò i siluri che fecero saltare in aria la santabarbara della Royal Oak e la colò a picco con gran parte del suo equipaggio. Dal punto di vista militare l'operazione non aveva un grande significato, dato che la Royal Oak era ormai obsoleta; dopo Pearl Harbor, le consimili corazzate della classe R si sarebbero nascoste ai giapponesi nei porti africani, tanto limitata era la loro capacità di difendersi. Ciononostante fu un'umiliazione per la Royal Navy, oltre a essere un terribile avvertimento circa la vulnerabilità delle navi ammiraglie a incursioni condotte con metodi non ortodossi, specie se all'ancora, come Pearl Harbor, Taranto e l'attacco italiano ad Alessandria avrebbero poi dimostrato.11 L'esito relativamente infruttuoso della campagna degli U-Boot di Dònitz dal settembre 1939 al luglio 1940 si sarebbe nettamente ribaltato in seguito alla caduta della Francia. La marina tedesca, infatti, inviò immediatamente rifornimenti di siluri e altro materiale per la guerra subacquea nei porti francesi del golfo di Biscaglia - Lorient, Brest, La Pallice, Saint-Nazaire, Bordeaux -, che sarebbero quindi diventati le basi dei suoi U-Boot durante la Battaglia dell'Atlantico; il primo carico giunse a Lorient il 7 luglio. Tali porti assicuravano alla flotta subacquea di Dònitz un accesso diretto alle rotte commerciali britanniche in Atlantico, accorciando di centinaia di miglia il suo percorso dalle basi tedesche ed evitandole di essere attaccata nel transito attraverso le acque ristrette del Mare del Nord. Subito dopo aver acquisito le basi nel golfo di Biscaglia, Dònitz si dispose ad attuare il piano per sconfiggere la Gran Bretagna, e i suoi alleati superstiti, mediante la distruzione dei convogli atlantici britannici. Le condizioni sembravano favorirlo. Il numero degli U-Boot, che per essere

operativi dovevano soltanto riuscire a compiere il passaggio dai cantieri tedeschi ai porti francesi, stava aumentando. Il numero delle unità di scorta britanniche, e dei rimpiazzi di quelle mercantili perse per colpa degli attacchi, cresceva molto meno rapidamente. La convinzione di Dònitz di essere in grado di vincere la guerra navale - e quindi quella in Europa - grazie all'annientamento del commercio marittimo in Atlantico sembrava sul punto di realizzarsi. Per uno strano sfasamento cronologico, il timore di non avere le scorte necessarie a proteggere i convogli, nutrito dall'Ammiragliato durante la prima guerra mondiale, sembrava concretizzarsi nel conflitto successivo, vent'anni dopo. Nella seconda metà del 1940 la Royal Navy si impegnò nel tentativo di organizzare convogli più numerosi rispetto a quelli del 1917-18, utilizzando molte meno navi da combattimento come scorta. Nel 1918 un tipico convoglio oceanico composto da 16-22 mercantili era protetto da 7 cacciatorpediniere, unità di prim'ordine con una velocità (oltre 30 nodi) doppia rispetto a quella di un U-Boot in emersione, condizione in cui i sommergibili solitamente attaccavano. Nell'inverno del 1940, convogli di 30 o più navi erano scortati da una sola unità. Un esempio fu l'SC7 (i convogli erano identificati da acronimi, che indicavano solitamente il punto di partenza, ed erano numerati in sequenza; i più usati erano HX, originati da Halif ax, in Nuova Scozia, poi da New York; OB, dalla Gran Bretagna; CU, Caraibi-Regno Unito; MK, Mediterraneo-Regno Unito; SL, Sierra Leone; PQ, Gran BretagnaRussia settentrionale), partito da Sydney (in Nuova Scozia) e formato da 35 navi, tutte lente, tra cui 4 mercantili per acque interne provenienti dai Grandi Laghi americani. La sola unità di scorta era lo sloop Scarborough, costruito nel 1930, con una velocità massima di 14 nodi, pari a quella di un U-Boot in superficie. Durante il quarto giorno di navigazione, l'8 ottobre 1940, il convoglio incappò dapprima in una tempesta e poi, durante la notte, negli U-Boot. Nei dieci giorni seguenti l'SC7, nonostante fosse stato rinforzato da altri due sloop e da due corvette, e appoggiato da un idro volante Sunderland, perse 17 navi. L'orrore di quell'esperienza è difficile da immaginare. Per gli equipaggi delle navi silurate non c'era speranza di essere salvati, nemmeno se riuscivano a mettere in mare le lance di salvataggio. Il convoglio non si poteva fermare; il compito della scorta era rimanere con le unità mercantili. Chi sopravviveva alle esplosioni era destinato ad annegare o a morire assiderato.12 L'esempio dell'SC7 confermava i timori nutriti già prima del 1917 dall'Ammiragliato, secondo

il quale non vi erano abbastanza unità di scorta per proteggere i mercantili e contrastare i piani di un comandante, Dònitz, che aveva organizzato i suoi mezzi in modo da massimizzare il potenziale offensivo di quella che sarebbe dovuta essere un'arma di secondaria importanza, l'U-Boot. Esso era la realizzazione di una vecchia idea, quella dell'arma invisibile. Gran parte dei suoi progenitori erano stati concepiti proprio per minare il potere della flotta di superficie britannica, come il primo vero sottomarino, inventato dall'americano di origine irlandese John Philip Holland nel 1900. Il battello di Holland era stato tuttavia progettato, al pari dei suoi inefficaci predecessori, per attaccare in immersione. Dònitz - che era una sorta di genio del male - fu il primo a intuire che la capacità di immergersi dell'U-Boot doveva essere usata solamente per proteggerlo dal contrattacco una volta che la sua presenza fosse stata individuata, mentre in fase offensiva doveva essere impiegato in superficie, dove poteva raggiungere velocità superiori a quelle di gran parte dei suoi bersagli, le navi mercantili, e non molto inferiori a quelle delle unità di scorta, fatta eccezione per le navi di prima classe. L'altra trovata di Dònitz fu la tattica del «branco di lupi» (das Rudel). Il periodo trascorso al comando degli UBoot nella Grande Guerra lo aveva persuaso che lo schieramento di sommergibili singoli rappresentava uno spreco. Nel dopoguerra si era convinto che fosse preferibile concentrarli in gruppi, che potevano dapprima individuare i convogli seguendo rotte di pattugliamento - così come aveva fatto Napoleone con le sue fregate - e quindi avvicinarsi per l'attacco. L'SC7 aveva avuto la sfortuna di incappare in uno dei primi «branchi di lupi» di Dònitz, che aveva sopraffatto la scorta. A un certo momento, 7 U-Boot si trovarono all'opera contro 4 unità di scorta, dato che lo Scarborough si era staccato per dare la caccia a uno dei primi attaccanti, l'U-48: non lo trovò, e non trovò più nemmeno il convoglio. Altra caratteristica del «branco di lupi» era il controllo centrale da parte del quartier generale, esercitato dopo il giugno 1940 dal porto di La Pallice. Lo strumento utilizzato era la radio, proprio come durante la campagna di corsa di Von Spee contro il traffico mercantile britannico nell'Oceano Indiano e nel Pacifico. La radio, ancora una volta, consentiva di superare i limiti dell'osservazione visiva (che aveva così tanto ridotto la capacità di Nelson di controllare il Mediterraneo), dato che un singolo avvistamento, comunicato via radio, permetteva a La Pallice di concentrare un «branco di lupi» contro un convoglio anche se gli U-Boot che lo costituivano erano dispersi su svariate centinaia di miglia di mare. La

strategia del branco, supportata dall'impiego della radio, rappresentava un'arma letale contro il sistema dei convogli. Tuttavia, ogni strategia ha il proprio punto debole: quello del «branco di lupi» era la radio. Bletchley, grazie alle intercettazioni delle stazioni d'ascolto, riceveva il materiale con il quale Dònitz controllava i suoi UBoot. Il problema era decifrarlo. Alla fine del 1940 Bletchley non era ancora riuscita a violare le chiavi dei codici navali tedeschi. A differenza di quelli dell'aeronautica tedesca (Luftwaffe) da poco creata, gli operatori della Kriegsmarine appartenevano a un servizio trasmissioni di antica tradizione, che applicava rigide procedure e riceveva un'istruzione severa. Non solo i suoi addetti si esercitavano a lungo per non commettere errori - per Bletchley, la migliore opportunità di aprire brecce nel traffico della Luftwaffe -, ma l'intero sistema di trasmissioni navali tedesche operava partendo dal presupposto che il nemico fosse in ascolto. Oltre a fare di tutto per mantenere inviolati i codici, la Kriegsmarine cercava anche di limitare la quantità di materiale trasmesso, secondo il valido principio per cui minore è la quantità di intercettazioni, più difficile è per il nemico trovare il modo di violarle. La garanzia di una cifratura sicura veniva perseguita attraverso due sistemi principali: l'aumento del numero di rotori delle macchine Enigma navali e la messa a punto di chiavi riservate agli ufficiali. Ancora prima della guerra gli operatori navali di Enigma furono dotati di otto rotori, fra i quali dovevano sceglierne tre; dal 1° febbraio 1942 in poi gli U-Boot in azione nell'Atlantico e nel Mediterraneo ne usavano quattro in una macchina adattata.13 Le chiavi riservate agli ufficiali erano versioni della chiave HEIMISCH, della SUD e della TRITON, nota a Bletchley come Shark, di gran lunga la più importante, dato che fu usata nelle operazioni degli U-Boot nell'Atlantico dal febbraio 1942. Anche le chiavi riservate venivano normalmente violate, ma di solito con un certo ritardo.14 La limitazione del materiale trasmesso era stata ottenuta con l'invenzione di trasmissioni «brevi», una sorta di cifratura parziale di messaggi più lunghi o usata semplicemente per rispondere a domande provenienti dal quartier generale degli U-Boot di La Pallice (e poi di Berlino). La maggior parte delle trasmissioni brevi, inviate sotto forma di gruppi di due lettere, si riferiva a una carta dell'Atlantico e delle acque adiacenti, suddivisa in una griglia irregolare. Nell'aprile 1940 Bletchley, basandosi su materiale catturato, riuscì a ricostruire parte della griglia. Nel maggio 1941, a seguito della celebre cattura dell'U-110, ricostruì la griglia dell'intero Atlantico settentrionale e di gran parte del Mediterraneo.

Nell'estate successiva i tedeschi, che ricontrollavano di continuo la sicurezza del loro sistema di comunicazioni, iniziarono a temere che la trasmissione delle posizioni degli U-Boot potesse essere stata compromessa e adottarono un sistema più complesso di trasmissioni brevi, correlando la posizione in mare a determinati punti di riferimento - Franz, Oscar, Herbert ecc. - scelti arbitrariamente e cambiati a brevi intervalli. Una volta decifrato, un tipico ordine Enigma per un U-Boot recitava: «Se il battello è in condizioni adatte per attacchi notturni occupare come area di attacco le acque a nord del quadrato di 162 miglia [della griglia nautica] il cui centro si trova a 306 gradi 220 millesimi e 290 gradi 380 millesimi rispettivamente dal Punto Franz. Se il battello non si trova in posizione adatta rispondere con il segnale "No"».15 Bletchley riuscì a superare le nuove difficoltà abbastanza rapidamente, il che era di vitale importanza poiché i rapporti di posizione fornivano i dati grazie ai quali l'Ammiragliato faceva deviare i convogli in transito, allontanandoli dalle rotte di pattugliamento dei «branchi di lupi». Altri segnali brevi usati dagli U-Boot in navigazione riguardavano rapporti di avvistamento e di combattimento e avvisi delle date previste per il rientro in porto. Quelli più utili erano i rapporti meteo, essenziali per il quartier generale di Dònitz al fine di posizionare gli U-Boot. Paradossalmente, i comandanti dei convogli e quelli della scorta si auguravano brutto tempo, dato che di solito impediva agli U-Boot di attaccare. I rapporti meteo diventarono un'utile fonte di decrittazione perché, fin dall'inizio della Battaglia dell'Atlantico, Bletchley scoprì che venivano ritrasmessi da una stazione costiera in un codice leggibile; in seguito, dato che questi rapporti venivano codificati in gruppi di tre lettere, Bletchley potè appurare che gli operatori degli U-Boot non usavano il quarto rotore delle loro macchine Enigma, semplificando così notevolmente i calcoli di decrittazione.16

Bletchley e la Battaglia dell'Atlantico Winston Churchill confessò che avrebbe preferito affrontare il pericolo di un'invasione tedesca della Gran Bretagna che resistere alla guerra degli U-Boot. Il suo punto di vista era comprensibile. Un'invasione avrebbe avuto luogo in un momento, in un luogo e con azioni definiti. La guerra subacquea si protrasse, sempre distruttiva e confusa e apparentemente infinita. Fino a quando Donitz fosse riuscito a trovare battelli ed equipaggi da inviare verso occidente nelle acque dell'Atlantico, attraverso il quale venivano trasportati i generi necessari alla Gran Bretagna, le navi sarebbero affondate con immani

perdite di uomini e merci e l'esito della guerra sarebbe rimasto sospeso in equilibrio precario. Tuttavia, nonostante questa percezione, col senno di poi è possibile notare come la Battaglia dell'Atlantico, al pari di qualunque altra grande battaglia, abbia una propria cronologia e una propria struttura. Si possono infatti identificare cinque fasi principali. Dal settembre 1939 al luglio 1940 i combattimenti tra la flotta degli UBoot di Donitz e la Royal Navy non rientravano strettamente nella Battaglia dell'Atlantico, dato che la mancanza di basi avanzate rendeva difficile alla Germania il passaggio nelle acque aperte e confinava in massima parte gli U-Boot nei mari attorno alla Gran Bretagna. Vi erano raramente in azione più di 10 U-Boot, spesso soltanto 4, e se da un lato andarono persi pochi battelli, solo 19 in quei dieci mesi di guerra, dall'altro fu anche affondato poco naviglio. Il sogno di Donitz di schierare 300 U-Boot e colare a picco 100.000 tonnellate di naviglio al mese (circa venti navi, date le dimensioni medie dei mercantili oceanici dell'epoca) sembrava pura fantasia. In seguito, dopo la caduta della Francia e l'armistizio franco-tedesco del luglio 1940, la Germania ottenne i diritti di occupazione sul territorio francese che comprendeva i porti della costa atlantica. Donitz installò immediatamente il proprio comando nel castello di Kerneval, nei pressi di Lorient, e iniziò a far uscire le sue flottiglie dalle ristrette acque del Baltico e del Mare del Nord per portarle nel golfo di Biscaglia. Inizialmente gli affondamenti aumentarono, ma poi si ridussero di nuovo quando la Royal Navy schierò un maggior numero di unità di scorta e Donitz fu costretto a impiegare una gran parte degli U-Boot costruiti appositamente per le esercitazioni. Durante tutto il conflitto la Kriegsmarine non ha mai lesinato sull'addestramento, sottoponendo le nuove unità e i nuovi equipaggi a quasi un anno di pratica nel Baltico prima di avviarli al «fronte». La terza fase della Battaglia dell'Atlantico (l'espressione era stata coniata da Churchill un mese prima) iniziò nell'aprile 1941. A quel punto Dònitz aveva a disposizione un numero sufficiente di equipaggi ben addestrati per iniziare a organizzare le rotte di pattugliamento e i «branchi di lupi» nel Nord Atlantico centrale, anche se i suoi battelli erano stati spinti in quelle acque profonde, lontano dagli approcci delle isole britanniche, dall'aumento del numero di unità di scorta della Royal Navy e di velivoli del Comando costiero. Gli affondamenti aumentarono, ma nel corso dell'anno l'Ammiragliato ottenne notevoli successi nel modificare le rotte dei convogli per allontanarli da quelle di pattugliamento degli U-Boot, grazie alle decrittazioni di Bletchley. Nel settembre 1941, per

esempio, dei 32 U-Boot che si trovavano di pattuglia nel Nord Atlantico, 12 non fecero alcuna vittima e solo 4 affondarono più di 10.000 tonnellate, ossia due navi a testa. Le prospettive di Dònitz cambiarono improvvisamente con l'avvento della quarta fase nel gennaio 1942, quando fu in grado di ritirare i suoi U-Boot dal Nord Atlantico centrale, sciogliere i «branchi di lupi» e schierare battelli singoli, agli ordini di comandanti che avevano ormai acquisito grande esperienza, contro il traffico marittimo degli Stati Uniti lungo la loro costa orientale e nei Caraibi. I comandanti degli U-Boot definirono i sei mesi successivi il loro «periodo felice». I bersagli erano numerosi, e così gli affondamenti. In gennaio i 26 U-Boot che operavano in acque americane distrussero 400.966 tonnellate di naviglio, ossia 71 navi mercantili o petroliere, senza subire perdite. Febbraio fu, in proporzione, peggiore: 18 U-Boot affondarono 344.494 tonnellate, ossia 57 navi. In aprile, dopo un pessimo mese di marzo nel quale erano state affondate 406.046 tonnellate, 31 U-Boot distrussero 133 navi, ossia 641.053 tonnellate; e quella tremenda estate proseguì in modo simile. Alla fine di agosto, quando finalmente gli americani adottarono adeguate misure antisommergibili, erano state affondate 609 navi, pari a 3.122.456 tonnellate, contro la perdita di 22 U-Boot dei 184 impiegati.17 L'ampiezza del successo di Dònitz era dovuta al rifiuto della marina statunitense di istituire fin da subito i convogli, in una curiosa replica della politica dell'Ammiragliato britannico del 1914-16. L'ammiraglio Ernest King, capo di stato maggiore della marina, era convinto che convogli dotati di una scorta inadeguata avrebbero semplicemente fornito un maggior numero di bersagli rispetto a navi isolate, e quindi lasciò al suo destino il traffico costiero americano. A sua difesa va detto che usò tutte le navi da guerra che riuscì a radunare nelle acque dell'Atlantico per scortare i convogli che trasportavano le truppe americane in Gran Bretagna, e che nessuno di questi subì perdite; va riconosciuto, inoltre, che egli era contemporaneamente impegnato nel Pacifico in una lotta cruciale contro la marina giapponese, che costò agli Stati Uniti le migliori e più efficienti unità da guerra. Detto ciò, era comunque certo che gli Stati Uniti nutrissero molti pregiudizi nei confronti dei convogli, e lo dimostra il fatto che l'US Navy, così come l'Ammiragliato britannico durante la prima guerra mondiale e di nuovo all'inizio della seconda, organizzò gruppi da «caccia» agli U-Boot che, come il buon senso e l'esperienza avrebbero dovuto insegnare, trovarono pochi se non nessun sommergibile da attaccare. Nel

1941 la Royal Navy si era completamente orientata verso l'idea corretta secondo cui, se si volevano trovare e affondare gli U-Boot, bisognava fornire loro potenziali obiettivi che fossero in grado di difendersi, ossia convogli dotati di una scorta consistente. La fine del «periodo felice» americano mise Dònitz nella condizione di dover nuovamente rischiare i suoi U-Boot contro questo tipo di bersaglio. Il periodo che seguì, la quinta e culminante fase della Battaglia dell'Atlantico, dal settembre 1942 al maggio 1943, si aprì con un tragico episodio, verificatosi nelle peggiori condizioni meteorologiche del Nord Atlantico e segnato da pesanti perdite di navi mercantili e di vite umane. Ciononostante l'evento può essere visto sotto un'altra luce. Fu il momento nel conflitto navale fra la Kriegsmarine e i suoi avversari - la Royal Navy, la Royal Canadian Navy, la United States Navy e le loro rispettive forze aeree -, in cui Dònitz fu forzato, per usare un classico termine della guerra sul mare, a dare battaglia. Nel corso della sua vita di ufficiale di marina aveva sempre sostenuto che nel duello tra una flotta di superficie e il suo nemico subacqueo vi era una vittoria che aspettava di essere colta. Alla fine del 1942 venne sfidato a farlo, ma perse. Il ruolo giocato da Bletchley Park in tale frangente, sebbene cruciale, fu complesso. La sua lotta fu su due fronti e non unilaterale, poiché la marina tedesca aveva il proprio servizio di intercettazione e decrittazione - il Beobachtungs-Dienst, noto come «B-Dienst» - e vantava un curriculum di notevoli successi nei confronti delle trasmissioni cifrate della Royal Navy. Data l'efficienza britannica nel penetrare i codici tedeschi nel corso della prima guerra mondiale, un innegabile autocompiacimento dominò il Dipartimento delle informazioni navali negli anni fra le due guerre e nel primo periodo della seconda guerra mondiale. I britannici ritenevano che la decrittazione fosse un'attività a senso unico, anche se, all'inizio, non furono in grado di violare Enigma. Inoltre, sbandierando poco saggiamente i successi ottenuti nel 1914-18 nel campo della decodifica, avevano messo in allarme i tedeschi, cosicché, già da molto prima dello scoppio della guerra, il B-Dienst stava decifrando il codice dell'Ammiragliato in vigore all'epoca, un sistema di gruppi di cinque cifre denominato Naval Code, che era supercifrato matematicamente. A causa della negligenza, anche il più sicuro Naval Cypher venne rivelato al nemico. Era la solita storia: un ufficiale addetto alla cifra usava il libro dei codici del Naval Cypher per supercifrare i messaggi inviati con il Naval Code. Siccome quest'ultimo era stato violato, ben presto lo fu anche il primo, che venne letto abitualmente e

continuativamente fino al 20 agosto 1940.18 Prima della guerra il dipartimento di lingua inglese del B-Dienst impiegava 900 persone, il cui numero sarebbe cresciuto fino a 5000 nel 1942. Il B-Dienst si trovava presso il comando della marina tedesca a Berlino ed era diretto da Wilhelm Tranow, un tecnico radio che era stato impiegato inizialmente per verificare la sicurezza di Enigma. Nel corso di tutta la guerra l'inviolabilità dei cifrari fu una grave preoccupazione per i tedeschi, che infatti li rivedevano continuamente, come del resto facevano anche i britannici. Ciononostante entrambe le marine rimanevano nella convinzione di non poter essere ascoltate, quella tedesca con ben maggiore ragione. I tedeschi ritenevano correttamente che, anche se i britannici fossero stati in grado di acquisire tre dei quattro elementi del sistema Enigma - la macchina, la lista delle impostazioni, gli indicatori e le tavole dei gruppi di due lettere che definivano i quadrati della mappa dell'oceano -, non sarebbero stati comunque in grado di leggere i messaggi. Esclusero la possibilità che i britannici riuscissero a procurarseli tutti e quattro e, quale risultato di una prolungata inchiesta condotta nel 1942, adottarono nuove precauzioni contro il ricorso a scorciatoie da parte degli operatori. Cosa ancora più sfavorevole per i britannici, modificarono anche le macchine Enigma degli U-Boot, aggiungendo un quarto rotore che, unitamente a un riflettore adattato, moltiplicava per ventisei il numero delle chiavi possibili.19 Il risultato fu che, tra il 1° febbraio 1942 e il dicembre successivo, Bletchley perse di colpo la sua capacità di violare Enigma, con un impatto catastrofico sugli affondamenti. L'effetto fu amplificato da un'improvvisa decifrazione dei codici navali britannici da parte tedesca. Sospettando, a giusto titolo, che sia il Naval Cypher n. 2, il successore del Naval Code, sia il primo Naval Code fossero stati violati, cosa che per quest'ultimo era avvenuta fin dal settembre 1941, nel dicembre 1941 l'Ammiragliato aveva introdotto il nuovo Naval Cypher n. 3, sempre un codice supercifrato e non un classico sistema di cifra. Funzionava con il metodo tradizionale - l'aggiunta di numeri, presi da un apposito manuale, ai gruppi indicizzati del libro dei codici principale («Cypher») - ed era decodificato per sottrazione. I libri erano stati distribuiti alla Royal Navy, alla Royal Canadian Navy e alla United States Navy per essere usati nel corso dei viaggi dei convogli attraverso l'Atlantico settentrionale. Nel gennaio 1942 il B-Dienst riuscì a ricostruire sia il libro del codice del Naval Cypher n. 3 sia le tavole di sottrazione usate con lo stesso. Di conseguenza era in grado di leggere l'8O

per cento del traffico radio dei convogli, spesso con venti-trenta ore di anticipo rispetto ai movimenti trasmessi. Questo tempo di allarme consentiva agli U-Boot di prendere posizione lungo la rotta del convoglio, dato che la differenza tra la velocità di un normale convoglio, da 7 a 8 nodi, e quella di un U-Boot in emersione, almeno 16 nodi, significava che le formazioni di pattugliamento e i «branchi di lupi» si muovevano a velocità doppia rispetto alle loro prede. In ventiquattr'ore, periodo nel quale un convoglio copriva 180 miglia, un U-Boot in caccia poteva coprirne 360 per tagliargli la strada, immergendosi poco prima del momento del contatto. I comandanti degli U-Boot erano addestrati, in base agli esperimenti condotti da Dònitz prima del conflitto, a rimanere al limite della visibilità fino al calar delle tenebre, sulla rotta prevista di avanzata del convoglio, per poi emergere, se possibile, fra le colonne del convoglio, sparare salve di siluri da prua e da poppa simultaneamente, quindi immergersi e fuggire mentre giungevano le unità di scorta. In base al caos provocato nella disposizione del convoglio era possibile organizzare un secondo attacco. Per gli U-Boot la difficoltà risiedeva in primo luogo nel localizzare un convoglio. Poiché il limite estremo di visibilità dalla vela di un sommergibile era 10 miglia, una formazione di 10 U-Boot poteva coprire circa 220 miglia di mare. Dònitz cercò di estendere l'area di pattugliamento assicurandosi i servizi del gruppo 1/KG40, una squadra di aerei a lungo raggio Condor della Luftwaffe; ma la crescente efficacia delle pattuglie aeree britanniche nel corso del 1941-42, che aveva spinto gli U-Boot nell'Atlantico centrale, li aveva portati anche oltre il raggio d'azione dei Condor; il tentativo di far volare dalla vela di un sommergibile un autogiro collegato via cavo si rivelò tanto irrealizzabile quanto pericoloso. Un convoglio di 50 navi occupava un fronte di sole 1,2 miglia. Nell'enorme distesa dall'Atlantico - almeno 9 milioni di miglia quadrate di rotte operative -, le superfici occupate da un convoglio e da una formazione di U-Boot in pattugliamento erano entrambe assai ridotte. L'uno poteva mancare l'altro con grande facilità, ed era ciò che di solito accadeva. Fra il 1° gennaio e il 31 maggio 1943, per esempio, al culmine della Battaglia dell'Atlantico, 48 degli 86 convogli effettuati non vennero individuati dagli UBoot.20 Il brutto tempo giocava un ruolo importante, nascondendo i convogli agli occhi dei tedeschi o obbligando gli U-Boot a immergersi oltre la quota periscopica per difendersi dalla furia degli elementi; lo stesso valeva per le abituali modifiche di rotta e per le virate in emergenza quando avveniva un contatto. Tuttavia, per allontanare i

convogli dalle rotte di pattugliamento e dai «branchi di lupi» localizzati da Bletchley la modifica della rotta era decisamente il metodo più produttivo. Era compito dì Hut 8 fornire questo tipo di informazioni, che furono il contributo principale di Bletchley alla vittoria della Battaglia dell'Atlantico e contribuirono, probabilmente, a garantire che la guerra non venisse persa. David Kahn, il grande storico della crittografia, fa un sensazionale resoconto di uno di questi cambiamenti di rotta nel suo libro sulla guerra degli U-Boot, Seizing the Enigma. Descrive il viaggio del convoglio SC127 - così denominato in codice essendo partito da Sydney, sull'isola di Cape Breton, nel golfo del San Lorenzo - verso Liverpool, Inghilterra, nell'aprile 1943. La distanza in linea retta, misurata da Halifax, Nuova Scozia, era di circa 4000 miglia. La rotta prevista, compresi i mutamenti di direzione, era più lunga. La distanza percorsa realmente, aggirando le trappole degli U-Boot identificate, fu ancora maggiore. L'SC127 era formato da oltre 50 navi, organizzato su 13 colonne e scortato da 5 navi da guerra canadesi. Prima si diresse verso est a circa 7,5 nodi, quindi virò leggermente a nordest verso quello che la Sezione movimenti commerciali dell'Ammiragliato aveva denominato «Punto F». Il 16 aprile, al momento della sua partenza, sia Bletchley sia l'OP-20-G a Washington stavano decrittando le istruzioni trasmesse via radio da Dònitz ai suoi U-Boot, e i rapporti criptati di questi ultimi, con un ritardo di tre giorni. Tuttavia, entrambe le organizzazioni di sorveglianza sapevano che Dònitz disponeva di oltre 60 battelli in Atlantico (in realtà 63) e che 25 erano posizionati lungo la rotta dell'SC127, molto a est del golfo del San Lorenzo. Disposti da nordovest a sudest, molto a sud di capo Farvel, la punta meridionale della Groenlandia, coprivano un tratto di mare lungo 650 miglia. Il 18 aprile i crittoanalisti alleati - sia quelli di Bletchley, sia quelli di Washington o entrambi - decifrarono la trasmissione di Dònitz del 17, che ordinava la formazione in linea Meise, denominata in codice dai britannici Titmouse (Cinciallegra). Anche se si riferiva agli U-Boot coinvolti usando soltanto i nomi dei loro comandanti, una nuova misura di sicurezza, la chiave era una di quelle già violate; la posizione dei battelli era meno chiara, dato che né Bletchley né l'OP-20-G avevano penetrato completamente la cifratura interna della designazione dei quadrati della griglia. Inoltre, il B-Dienst era in grado di leggere correttamente il Naval Cypher n. 3, e pertanto sapeva, dalle comunicazioni fra l'Ammiragliato e l'SC127, che questo era a conoscenza dell'esistenza di Titmouse. Ciononostante Dònitz, con un certo compiacimento, decise che

l'SC127 avrebbe mantenuto la sua rotta; è possibile che lo abbia fatto perché era sulle tracce anche del convoglio che seguiva l'SC127, THX234, che aveva appena effettuato un brusco cambiamento di rotta a scopo evasivo, ed era giunto forse alla conclusione che i britannici non avrebbero ordinato contemporaneamente a due convogli di allontanarsi dalla rotta prevista, contando che la manovra dell'HX234 potesse distrarre Titmouse dall'SC127. Ma aveva torto. Il 20 aprile la Sezione convogli e rotte di Washington, l'equivalente americano della Divisione commerciale dell'Ammiragliato, ordinò all'SC127 di effettuare un radicale cambio di rotta, poco prima di raggiungere il Punto F, molto a est di Cape Race, nell'isola di Terranova. Anziché proseguire verso nordest, avrebbe dovuto virare quasi verso nord, lasciando a sinistra Terranova, evitando così di varie centinaia di miglia i quadrati della griglia nei quali i 26 UBoot di Titmouse lo stavano aspettando. Messo in allarme dall'insuccesso di Titmouse, Dònitz costituì dunque il nuovo «branco di lupi» Specht (in quel periodo i nomi di uccelli erano molto di moda al quartier generale degli U-Boot), denominato in codice dai britannici Woodpecker (Picchio), e lo schierò a sud, ritenendo erroneamente che l'SC127 fosse andato in quella direzione. Il convoglio proseguì quindi incolume lungo la sua tranquilla rotta. Due fattori intervennero per risparmiarlo. Uno, sfortunatamente, fu che Titmouse aveva trovato l'HX234 e stava iniziando ad affondarne le navi; l'azione sarebbe stata appoggiata da un altro «branco di lupi» allestito in tutta fretta, l'Amsel (Merlo). L'altro fu che, a causa della diversione verso nord, in uno dei peggiori inverni del XX secolo che portò i ghiacci verso sud fino a Terranova, l'SC127 iniziò a navigare fra la banchisa e gli iceberg, che lo costrinsero a modificare nuovamente la rotta verso lo Stretto di Danimarca, fra la Groenlandia e l'Islanda. Sempre a causa del ghiaccio, il convoglio dovette anche rallentare, vanificando le previsioni tedesche circa il suo ritmo di avanzamento verso altre concentrazioni di U-Boot che si trovavano più a est nell'Atlantico centrale. Quando, il 22 aprile, il convoglio riprese la rotta modificata su ordine della competente sezione di Washington, i crittoanalisti alleati stavano nuovamente leggendo le trasmissioni Enigma di Dònitz, ma ora con soli uno o due giorni di ritardo. Di conseguenza l'SCL27 fu "idiretto verso est, in modo che proseguisse il viaggio più a nord della trappola di UBoot, collocata al centro dello Stretto di Danimarca. Il 25 aprile il controllo del convoglio passò dal Cominch (comandante in capo della flotta statunitense) al Western Approaches

Command di Liverpool, il comando dell'Ammiragliato che combatteva la Battaglia dell'Atlantico. Il 26 aprile erano entrati in azione, con compiti di copertura, anche alcuni aerei a lungo raggio di base in Islanda, un intervento che avrebbe obbligato qualunque U-Boot eventualmente emerso (nessuno lo fece) a immergersi e a perdere il contatto con il convoglio. Negli ultimi tre giorni del suo viaggio, dal 29 aprile al 1° maggio, l'SCl27 fu continuamente scortato da aerei. Il 2 maggio, dopo aver nel frattempo distaccato 22 delle sue navi in Islanda e Scozia, entrava nel porto di Liverpool, senza aver registrato alcuna perdita in diciassette nervosi giorni di navigazione.21 Il fatto che l'SC127 fosse riuscito a sfuggire ai «branchi di lupi» era dovuto in gran parte alla capacità di Bletchley e dell'OP-20-G di intercettare le istruzioni di Dònitz ai suoi U-Boot. Tuttavia, essi non avevano ancora il completo dominio dell'etere, così come l'Ammiragliato non aveva risolto il problema rappresentato dalla capacità del BDienst di decrittare le trasmissioni dei convogli anglo-americani. Si sarebbe dovuti arrivare al giugno 1943 perché i cambiamenti al Naval Cypher n. 3 garantissero la sicurezza assoluta delle trasmissioni usate per combattere la Battaglia dell'Atlantico e perché Bletchley e l'OP-20-G riuscissero a padroneggiare i misteri della versione navale di Enigma. Ciononostante, l'aver condotto l'SC127 attraverso le trappole predisposte dal quartier generale degli U-Boot dimostrava che questo ostacolo era stato superato. Alla metà di marzo 1943, due convogli partiti da New York, l'SC112 e l'HX229, erano caduti nelle grinfie di due «branchi di lupi» ed erano stati massacrati. Delle 90 unità mercantili che li componevano, scortate da 20 navi da guerra, 22 furono affondate, a fronte della perdita di due soli U-Boot. Uno fu distrutto mentre ritornava alla base, lontano dalla scena dell'azione, da un aereo antisommergibili britannico nel golfo di Biscaglia. La battaglia attorno ai convogli SC112 e HX229 - i due finirono per mescolarsi, così com'era quasi accaduto all'SC127 e all'HX234 - fu la più costosa del conflitto, e più tardi molti ammisero che aveva segnato il momento di crisi della stessa Battaglia dell'Atlantico: altri scontri come quello dell'SC112/HX229, e Dònitz avrebbe vinto. Nella realtà dei fatti, quelli che seguirono volsero a suo sfavore. Verso la fine di marzo i convogli SC123 e HX230, scortati da una delle nuove piccole portaerei «jeep», affrontarono due «branchi di lupi» e giunsero nelle acque britanniche subendo la perdita di una sola unità mercantile; HX231 e ONS176 non furono così fortunati, ma non fu un massacro. In aprile andarono perdute

313.000 tonnellate di naviglio, ma vennero affondati anche 14 U-Boot. In maggio, quando Dònitz inviò tre «branchi di lupi» (Woodpecker, Blackbird e Ram), per un totale di 60 U-Boot, contro l'ONS5, mantenendo il contatto per dieci giorni, andarono a fondo 12 unità mercantili ma anche 11 U-Boot, 7 dei quali in una sola notte. Alla fine di maggio, mese nel quale furono affondati 34 U-Boot, Dònitz decise che un tale prezzo non era più sopportabile. «A maggio, in Atlantico, l'affondamento di circa 10.000 tonnellate di naviglio [circa due navi] era costato la perdita di un battello, mentre non molto tempo prima [ossia nel periodo più favorevole del 1942] una perdita giungeva solo dopo l'affondamento di 100.000 tonnellate. Le perdite di maggio hanno quindi raggiunto un livello intollerabile.» Ordinò di conseguenza «uno spostamento temporaneo in zone meno battute dagli aerei», intendendo quindi fuori dal raggio d'azione dei velivoli che decollavano dalle portaerei di scorta, dalla Gran Bretagna sopra il golfo di Biscaglia e da Islanda, Irlanda e America settentrionale in quello che era in passato il «buco aereo» in mezzo all'Atlantico. Si trattava di un'ammissione di sconfitta, in realtà di una disfatta completa, dal momento che, anche se nuove armi e nuove tecnologie adottate dagli U-Boot avrebbero consentito di proseguire gli affondamenti, questi non si sarebbero mai avvicinati ai livelli del 1942 e dei primi mesi del 1943, per non parlare dell'obiettivo di 9 milioni di tonnellate di naviglio mercantile all'anno che gli avrebbe permesso di vincere la guerra. Dònitz aveva perso. Quale parte aveva avuto la «guerra dei codici» nella sconfitta degli U-Boot? Non essere più in grado di leggere le trasmissioni britanniche dalla metà del 1943 in poi fu un grande svantaggio per i tedeschi. Nel suo periodo migliore, all'inizio del 1943, il B-Dienst era in grado di avvertire Dònitz con circa trenta ore di anticipo rispetto ai movimenti dei convogli e decifrava in tempo reale fino al 10 per cento delle loro trasmissioni. Dopo un esame ingiustificatamente lungo e laborioso della sicurezza del Naval Cypher n. 3, la messa a punto di un sistema migliorato di supercifratura, il Naval Cypher n. 5, e la sua distribuzione alle flotte britanniche e americane, il BDienst si trovò tagliato fuori. Il suo contributo fino a quel momento era però stato formidabile. Dònitz, non potendo usufruire del pattugliamento aereo a lungo raggio di cui disponevano i britannici e gli americani, non sarebbe mai riuscito a raggiungere il numero di intercettazioni di convogli che ottenne se avesse impiegato soltanto il suo sistema di pattugliamento. L'oceano era troppo grande e il numero di U-Boot troppo ridotto. Avevano bisogno di istruzioni

per dirigersi sulle tracce dei convogli, e queste, dal 1941 al 1943, furono fornite loro dal B-Dienst. Nonostante ciò la maggior parte dei convogli attraversò l'oceano, da est a ovest o da ovest a est, senza nessuna interferenza, anche nel momento peggiore della Battaglia dell'Atlantico. Nei 5 mesi di guerra del 1939, 700 navi avevano attraversato in convoglio l'Atlantico settentrionale fino alle isole britanniche e solo cinque erano andate distrutte; gli affondamenti fra i convogli in arrivo provocavano molti più danni alla Gran Bretagna che fra quelli in partenza, dato che, nel primo caso, oltre alla nave si perdeva anche il carico; durante i viaggi verso l'estero le unità navigavano sovente con la sola zavorra, o al massimo trasportavano merci di esportazione che servivano a pagare gli acquisti. Nel 1940,5434 navi giunsero a destinazione e 133 furono affondate. Nel 1941 ne arrivarono 12.057 e quelle distrutte furono 153. Il numero complessivo delle navi perse nei convogli, contando anche quelli debolmente scortati nei primi tre anni di guerra, fu di 291, pari allo 0,02 per cento di quelle salpate. Nel 1943, l'anno delle principali battaglie per i convogli, quando Dònitz disponeva di oltre 300 U-Boot operativi e organizzava «branchi di lupi» composti anche da 40 battelli, 9097 navi giunsero illese in Gran Bretagna attraverso il Nord Atlantico e 139 andarono perse; nel 1944 ne arrivarono 12.007 e 11 furono affondate; e nei cinque mesi di guerra del 1945, a fronte di 6 navi colate a picco, ne arrivarono 5857. Del totale di 838 convogli e 35.449 navi salpati nel 194345, furono perse complessivamente 325 unità, una percentuale inferiore allo 0,01%.22 Questi dati devono essere in parte corretti. Non comprendono gli affondamenti di unità dei convogli in viaggio verso altri paesi, di quelli effettuati al di fuori del Nord Atlantico e delle navi non appartenenti a convogli, che erano numerosi; non comprendono nemmeno gli affondamenti da parte di aerei, navi di superficie o mine. Inoltre non considerano il fatto che molte navi avevano attraversato l'Atlantico più volte, esponendo ai rischi merce ed equipaggi a ogni traversata. Sono registrati solamente i viaggi effettuati da navi cariche di materiale bellico, compresi viveri essenziali, carburante e materie prime, lungo la cruciale linea nordatlantica fra l'America settentrionale e la Gran Bretagna, in breve il campo di combattimento della Battaglia dell'Atlantico, la rotta che tanto preoccupava e tormentava Churchill negli anni bui della guerra. Clay Blair, lo storico più puntuale della guerra degli U-Boot, è giunto alla conclusione, analizzando i dati statistici, che i timori di Churchill fossero eccessivi e che Dònitz, anche quando potè disporre di 300

battelli, non abbia mai minacciato di ridurre alla fame la Gran Bretagna - minaccia molto concreta nel 1917 - e non abbia nemmeno mai rischiato di sconfiggere le forze antisommergibili alleate. Blair sostiene che la strategia di affidarsi ai cambi di rotta per allontanare i convogli dalle zone di pattugliamento degli U-Boot, grazie alle informazioni provenienti dalle decifrazioni di Bletchley e dell'OP-20-G, ridusse sicuramente il ritmo di distruzione degli U-Boot, diminuendo la frequenza dei contatti fra i «branchi di lupi» e le scorte dei convogli, e in realtà prolungò la Battaglia dell'Atlantico. Alla fine del 1941, scrive, «era chiaro... che i britannici non potevano più affidarsi in modo così completo alle manovre evasive dei convogli. Oltre a rinforzare le scorte, dovevano lanciare forze offensive aeree e subacquee contro i cantieri di costruzione degli U-Boot, le zone di addestramento, le basi e i moli, nel golfo di Biscaglia e altrove, per distruggere i battelli con frequenza ben più elevata».23 Alla metà del 1943 una serie di misure adottate da britannici, americani e canadesi aveva notevolmente incrementato il ritmo di distruzione degli U-Boot in prossimità dei convogli e nel corso degli approcci oceanici. Nel maggio 1943, dei 49 U-Boot usciti in pattugliamento lungo le rotte dei convogli nel Nord Atlantico, 18 furono distrutti, una percentuale di uno su tre. Molti erano guidati da uomini che si trovavano per la prima volta al comando di un'unità, ma 11 avevano comandanti esperti. Complessivamente quei 49 battelli affondarono soltanto due navi mercantili.24 Quali altri fattori, oltre alle informazioni derivate dalla decrittazione di Enigma, si opposero al sogno di Dònitz di una vittoria basata sulla distruzione dei convogli? Erano molti, e andavano da un riuscito sforzo per incrementare le dimensioni della flotta mercantile che riforniva la Gran Bretagna, grazie a noleggi e requisizioni, a progressi tecnologici quali l'installazione nelle unità di scorta di radiogoniometri ad alta frequenza e l'adozione di radar centimetrici, ma anche a progressi nell'armamento subacqueo, a un aumento del numero e della qualità delle unità di scorta, all'avvento di portaerei di scorta («jeep»), all'impiego di un maggior numero di aerei antisommergibili, con equipaggiamenti migliorati, lungo le rotte che portavano dalle basi degli U-Boot all'Atlantico, all'utilizzo di aerei a lunghissimo raggio d'Azione nel «buco aereo» dell'Atlantico centrale, al miglioramento dei sistemi di scoperta subacquea e a molte altre misure. L'ampliamento della flotta mercantile La Gran Bretagna iniziò la guerra con una flotta mercantile - ben presto battezzata da Winston Churchill, in uno dei suoi lampi di creatività

linguistica, «Merchant Navy» - di 3000 navi, per un totale di 17,5 milioni di tonnellate lorde registrate. Alla fine del 1941, quando gli Stati Uniti (con 1400 navi e 8,5 milioni di tonnellate lorde) entrarono in guerra, la Merchant Navy aveva perso 1124 navi, comprese quelle neutrali che navigavano con carichi bellici britannici, per complessivi 5,3 milioni di tonnellate lorde. Tuttavia dalla Norvegia, dalla Grecia e dall'Olanda, occupate dai tedeschi, erano state acquistate 483 navi mentre altre 137 erano state requisite quali preda di guerra, per un totale di 4 milioni di tonnellate lorde. Nel frattempo i cantieri britannici avevano costruito circa 2 milioni di tonnellate lorde, con il risultato che fra settembre 1939 e dicembre 1941, il mese di Pearl Harbor, la Merchant Navy aveva di fatto aumentato la propria consistenza a 3600 navi, per complessivi 20,7 milioni di tonnellate. Col senno di poi sembra stupefacente che gli armatori, per non parlare degli equipaggi, fossero pronti a noleggiare le loro navi per la Battaglia dell'Atlantico. Tanta disponibilità ad assumersi rischi, commerciali e personali, può essere spiegata soltanto con quello che Clay Blair ha dimostrato essere un tasso di perdite relativamente esiguo.25 In quella che può essere un po' semplicisticamente definita una lotta personale fra Churchill e Dònitz, al primo si deve senza dubbio riconoscere la supremazia, nel periodo che va dal settembre 1939 al dicembre 1941, sul piano delle costruzioni e dei noleggi. Valutando i fatti in termini di tonnellate affondate, l'indice di successo preferito da Dònitz, la Gran Bretagna riusciva a rimanere in testa. Dopo il 7 dicembre 1941, quando fu messa sul piatto della bilancia la forza dell'industria statunitense, l'alleanza anglo-americana allungò incontestabilmente le distanze. In prima linea nella lotta del tonnellaggio c'era il dinamico industriale americano Henry Kaiser, un ingegnere civile che aveva realizzato la diga Hoover e altre grandi infrastrutture nell'ambito del programma di ricostruzione di Roosevelt dopo il 1932. Alla richiesta di applicare le sue tecniche e la sua tempistica all'ingegneria navale, Kaiser progettò un modello di nave mercantile standard, la «Liberty Ship», basata su quello di un cargo britannico universale e costruita nei cantieri delle coste est e ovest, che erano in grado di produrla, in parte con elementi prefabbricati, in soli quattro giorni, a fronte di una media di quarantadue. Grazie al metodo di Kaiser, nel corso della guerra ne furono costruite 2710. Questa cifra comprendeva le Victory Ship di prestazioni superiori, in grado di navigare a 18 nodi anziché a 11. Kaiser realizzò anche le petroliere T2 e quelle migliorate T3 e numerose portaerei di scorta. Mettendo a confronto

la produzione dei cantieri di Kaiser con gli affondamenti provocati dagli U-Boot nel Nord Atlantico, 1006 navi nel 1942 ma solo 31 nel 1944, diventa chiaro come la speranza di Dònitz di vincere in una guerra di tonnellaggio fosse mal riposta. A differenza di ciò che era accaduto nella prima guerra mondiale, i nemici della Germania erano in grado di superare con le loro costruzioni le capacità di affondamento degli U-Boot. Per quanto Dònitz mettesse sotto pressione i suoi comandanti, alla metà del 1943 i dati statistici erano radicalmente cambiati a loro sfavore.26 La battaglia dei convogli Tuttavia, una battaglia basata sulla capacità di rimpiazzare le perdite prima ancora che si verifichino è qualcosa di abbastanza insulso e deprimente. Fin dall'inizio della guerra degli U-Boot l'Ammiragliato cercò, giustamente, di rispondere ai colpi e di picchiare più forte. La politica dominante, perseguita dal primo all'ultimo giorno di guerra, era senza dubbio di garantire «l'arrivo sicuro e nei tempi previsti del convoglio» e il primo compito delle navi di scorta era di far perdere il contatto agli U-Boot, ma questo non escludeva che si cercasse anche di distruggerli. All'inizio, data la carenza di scorte, la protezione dei convogli era il massimo che si potesse fare. Inoltre, gli equipaggi e i comandanti delle unità di scorta non avevano esperienza, le armi erano inadatte e i mezzi di scoperta primitivi. La Gran Bretagna entrò in guerra con circa 180 cacciatorpediniere, 60 superstiti della Grande Guerra, gli altri costruiti dal 1927 in poi. Molti, tuttavia, dovevano operare con la flotta, e nessuno era davvero adatto a compiti antisommergibili. Avevano tubi lanciasiluri, quasi superflui, troppi cannoni e, paradossalmente, erano troppo veloci; i loro grossi motori consumavano una quantità eccessiva di carburante nelle lunghe traversate dell'Atlantico. Quello che serviva, come insisteva Churchill fin dall'inizio, erano navi più piccole, dalla grande autonomia, con meno armi di superficie ma capaci, fra l'altro, di trasportare un maggior numero di cariche di profondità. La prima soluzione furono i cacciatorpediniere classe Hunt, dei quali furono costruiti 86 esemplari, che però mostrarono di aver bisogno di rifornimenti troppo frequenti e di essere instabili nelle tempeste del Nord Atlantico. Alcuni cacciatorpediniere americani adattati, 50 dei quali provenienti dalle basi caraibiche, ebbero maggior successo, anche se non furono apprezzati dalla Royal Navy quanto i 10 cutter della Guardia costiera statunitense, unità spaziose con ottime capacità di tenuta del mare. Una scelta avventata fu quella delle corvette, derivate dalle baleniere atlantiche: ottime imbarcazioni, anche se rollavano con violenza, erano

troppo lente, piccole e scarsamente armate per costituire la spina dorsale della flotta di scorta. Questa fu infine formata da nuove classi di sloop e fregate, di fatto piccoli cacciatorpediniere, sufficientemente veloci per superare gli U-Boot in superficie, ma economici in termini di consumo di carburante.27 Mentre la Royal Navy approntava una flotta di scorta adeguata, e la Royal Canadian Navy stava per aumentare di venti volte la propria consistenza diventando la terza marina del mondo, i britannici erano anche impegnati a sviluppare e raffinare i loro metodi di lotta contro i sommergibili. Il cuore del sistema era rappresentato dall'Operational Intelligence Centre (OIC) dell'Ammiragliato a Londra, suddiviso in quattro sezioni, di cui quella dominante era la U-Boot Tracking Room, una sala operativa dove affluivano tutte le informazioni sui battelli tedeschi; dal 1941 in poi fu comandata da Rodger, Winn, il quale, dopo un attacco di poliomielite, aveva rapidamente creato uno stretto legame con la squadra navale di Bletchley, rivelandosi un interprete ispirato delle decrittazioni Enigma. L'OIC era collegato tramite telescriventi e telefoni protetti con il Western Approaches Command, inizialmente posto a Plymouth, poi spostato a Liverpool, il porto d'arrivo principale per i convogli del Nord Atlantico. Il Western Approaches, guidato dal molto estroverso ammiraglio Sir Max Horton, era il comando che combatteva la Battaglia dell'Atlantico sul versante europeo. La sua sala operativa era dominata da un'enorme carta murale che mostrava la posizione, costantemente aggiornata, dei convogli, delle rotte di pattugliamento e dei «branchi di lupi». «Tutti gli americani che fecero visita agli enti militari britannici nel 1941 furono sorpresi dal livello di unificazione raggiunto nella Battaglia dell'Atlantico. Dal Gabinetto di guerra all'Ammiragliato al ministero dell'Aria, da Bletchley Park all'OIC a Derby House [Western Approaches], tutti lavoravano con una straordinaria unità d'intenti.»28 I tedeschi non potevano vantare una pari efficienza. E in molti altri settori delle attività belliche nei quali era possibile effettuare paragoni diretti, la democrazia britannica dimostrò una maggiore efficacia della dittatura tedesca nel combattere la Battaglia dell'Atlantico. La direzione della guerra degli U-Boot era caratterizzata dal sospetto e dalle rivalità, specie nel mettersi in luce agli occhi del Fùhrer. Mentre i britannici comunicavano le informazioni, pur in condizioni di massima segretezza, a chiunque ritenevano dovesse esserne a conoscenza, Dònitz limitò la direzione a un gruppo ristretto, di stanza a Kerneval, in Bretagna, fino a quando l'incursione di un commando non lo mise in

allarme e lo indusse a ordinarne il trasferimento a Berlino. La conseguenza di questa sorta di autoesclusione della marina dal più ampio sforzo bellico tedesco fu quella di rimanere cristallizzata alla tecnologia e alla strategia con cui aveva iniziato la guerra - impiegando U-Boot di poco superiori a quelli della Grande Guerra per condurre attacchi di gruppo in superficie contro i convogli atlantici -, mentre gli avversari stavano adottando ogni tipo di misura per sconfiggere l'offensiva atlantica dei suoi sommergibili. Certo non si può accusare Dònitz di aver trascurato l'addestramento dei propri equipaggi. Anche quando le prospettive di una vittoria in Atlantico stavano svanendo, gli U-Boot di nuova costruzione e i loro equipaggi appena formati trascorrevano quasi un anno nelle acque protette del Baltico, a «prepararsi» per la battaglia lungo le rotte dei convogli. Tuttavia, le tattiche degli U-Boot non ebbero alcuna evoluzione. Dònitz si limitò a quella «singola idea» che aveva concepito quale giovane ufficiale della marina del dopo Versailles: usare i sommergibili come motosiluranti in emersione per rimanere ai limiti della visibilità sui fianchi di un convoglio intercettato e quindi attaccare in branchi non appena fosse scesa l'oscurità. Prese in scarsa considerazione la capacità dei suoi avversari di cambiare le loro tecniche difensive. Questo fu un grave errore, dato che i britannici, affiancati man mano che la Battaglia dell'Atlantico proseguiva da canadesi e americani, mutarono in vari modi le loro strategie, impiegarono un maggior numero di nuove tecnologie rispetto ai tedeschi e infine trionfarono grazie a un'inventiva di cui Dònitz non si mostrò capace. All'inizio le esigue scorte dei convogli britannici, sovente non più di 4 unità da guerra per un gruppo di una sessantina di navi che procedevano lentamente, rispondevano agli attacchi disperdendosi all'inseguimento di ogni singolo U-Boot. A volte riuscivano a far immergere il nemico e a proseguire l'azione usando l'ASDIC - il sistema di ecoscandaglio sviluppato nel 1918 dall'Allied Submarine Detection Investigation Committee, guidato dallo scienziato canadese R.W. Boyle, e divenuto in seguito noto come «sonar» -, ma più spesso erano costrette a sganciarsi per raggiungere il convoglio. Nei primi tempi le scorte ottennero scarsi successi. Nel 1940 distrussero solo 12 U-Boot, a fronte della perdita di 133 mercantili appartenenti ai convogli diretti verso le isole britanniche. A mano a mano che la battaglia dei convogli s'intensificava, i britannici misero a punto una nuova tecnica. Nel 1941 i neocostituiti gruppi di scorta - con prefisso B per quelli britannici, C per quelli canadesi e, in seguito, A per quelli americani,

ognuno con un numero distintivo e formato da 6 a 8 navi da guerra riunite sotto un comandante designato - iniziarono a reagire in modo aggressivo. All'epoca i britannici e i canadesi, che lo avrebbero in seguito insegnato agli americani, sapevano che gli U-Boot erano addestrati ad attaccare in superficie approfittando dell'oscurità. Sapevano anche che le perdite più gravi, che ci fosse stato o meno un allarme sulla base di informazioni Ultra, si avevano solitamente durante la prima notte dell'attacco. Di conseguenza, quando un siluro colpiva le unità di scorta che formavano lo schermo protettivo, prevedevano che gli U-Boot avrebbero cercato di muoversi in superficie fra le colonne del convoglio, e si volgevano quindi all'interno lanciando dei bengala (chiamati snowflake, «fiocchi di neve») per illuminare la scena. Se riuscivano a scorgere gli U-Boot, li attaccavano con il fuoco dei cannoni o si preparavano a speronarli; se il nemico si immergeva, le unità di scorta stabilivano il contatto sonar per lanciare le cariche di profondità. L'obiettivo, oltre alla speranza di colpire l'U-Boot, era di costringerlo a rimanere in immersione a bassa velocità o a fare rotta dalla parte opposta, consentendo così al convoglio di rompere il contatto, solitamente effettuando una virata d'emergenza. Purtroppo, quando molti U-Boot avevano stabilito il contatto, le virate non permettevano di risolvere il problema. Il convoglio incontrava inevitabilmente altri sommergibili, e bisognava proseguire il combattimento. La luce del giorno costringeva gli U-Boot a immergersi, riducendone quindi la velocità al di sotto di quella dei bersagli e consentendo così a un convoglio ben gestito di scomparire, se la fortuna lo assisteva. La prima notte di battaglia era notoriamente la peggiore. Tuttavia, da quando il numero delle unità di scorta aumentò e fu possibile formare altri gruppi d'appoggio, pronti a rinforzare un convoglio messo sotto pressione, le notti si fecero più difficili anche per gli U-Boot. Insieme alla consistenza della scorta cresceva l'abilità degli equipaggi. Alla fine del 1943 alcuni gruppi di scorta erano diventati davvero molto in gamba, nessuno più del 2° Escort Group comandato dal capitano di vascello F.J. Walker. Per ovviare alla perdita di contatto sonar che si verificava sempre nel corso degli ultimi 100-200 metri dell'attacco, egli aveva messo a punto una tecnica di «attacco strisciante». In genere, quando cessava il tipico rumore dell'emissione sonar mentre l'unità attaccante lo superava, un comandante di U-Boot dai nervi saldi approfittava dell'occasione per condurre, spesso con successo, brusche manovre evasive. Walker intuì che usando due unità, una per mantenere il contatto sonar da una certa distanza,

l'altra per «strisciare» silenziosamente verso il bersaglio fino a trovarsi sopra di lui, l'U-Boot poteva essere attaccato con un lancio a sorpresa di cariche di profondità. Il momento giusto veniva segnalato con il telegrafo ottico, con le bandiere, oppure con la nuova radio TBS (Talkbetzveen-ships), un'invenzione americana di cui Walker fece ampio utilizzo. Fra il 31 gennaio e il 19 febbraio 1944 i cinque sloop di Walker, Wood-pecker, Wild Goose, Magpie, Kite e Starling (la sua nave), affondarono 6 U-Boot con il sistema «strisciante» nella zona dei Western Approaches, dove Dònitz aveva iniziato a inviare i suoi battelli dopo averli ritirati dal Nord Atlantico centrale sei mesi prima. L'equipaggio della sua ultima vittima, l'U-264, riuscì ad abbandonare il sommergibile e venne salvato; gli altri cinque scomparvero insieme ai battelli. Gli straordinari risultati di Walker dipesero dall'abbondanza di convogli in arrivo, che attirarono il contatto degli UBoot. I successi nella lotta antisommergibili si ebbero quasi sempre nelle vicinanze dei convogli. La semplice ricerca degli U-Boot con gruppi «da caccia», il metodo preferito da Churchill nel 1939-40 e dall'ammiraglio King nel 1942, si risolvevano in un'inutile perlustrazione di un oceano deserto. Nessuna informazione sarebbe mai stata sufficiente per guidare unità antisommergibili sui loro bersagli se questi rimanevano in immersione o si immergevano quando avvistavano il nemico, cosa che gli U-Boot facevano abitualmente. L'unica eccezione a questo tipo di situazione si ebbe a metà della guerra, quando Dònitz iniziò a inviare dei sommergibili-petroliera per rifornire i battelli d'attacco in mezzo all'oceano. Le portaerei di scorta americane ebbero un notevole successo nel distruggere i battelli di rifornimento e i loro clienti sorpresi in gruppo. Il 4 ottobre 1943 un velivolo dell'USS Cara trovò l'U-460 che riforniva tre U-Boot Type VII e l'affondò immediatamente, come fece subito dopo con l'U422. Anche in questo caso, comunque, la Cara si trovava insieme a un convoglio diretto a Gibilterra. Una notevole fonte di informazioni tecniche fu il radiogoniometro ad alta frequenza, sviluppato nell'anteguerra ma perfezionato e distribuito solo nel 1943, che consentiva di ottenere un rilevamento anche in base alla più breve delle trasmissioni degli U-Boot, mostrandola graficamente su uno schermo. Trattandosi di un sistema di scoperta passivo, che non forniva al bersaglio alcun segnale di intercettazione, consentiva di attaccare gli U-Boot di sorpresa, specie in condizioni di scarsa visibilità. Pur essendo estremamente preciso sulle brevi distanze, il sistema doveva essere perfezionato, e ci volle molto tempo perché si guadagnasse la fiducia dei comandanti delle scorte.

Dapprima questi ultimi gli preferirono il radar centimetrico ad alta frequenza, che apparve quasi contemporaneamente. I diversi modelli dei 271 radar prodotti davano una buona definizione fino a 7500 metri e avevano l'ulteriore vantaggio di annullare i sistemi di scoperta tedeschi. Dato che non avevano ancora sviluppato un sistema a onde centimetriche, questi ultimi scartarono l'ipotesi che i britannici ci fossero riusciti, con risultati disastrosi per la sopravvivenza dei loro UBoot.29 Nel 1943, nel corso delle ultime battaglie attorno ai convogli che navigavano sulla rotta del Nord Atlantico centrale, le perdite degli U-Boot raggiunsero livelli insostenibili. Nonostante formassero «branchi di lupi» forti di 50 unità, i sommergibili non riuscivano a passare. A metà ottobre, negli attacchi contro l'ON206 e l'ON520 venne affondato solo un mercantile, un ritardatario rimasto fuori dalla protezione della scorta, a fronte dell'eliminazione di 6 U-Boot in due giorni.

L'attacco aereo Quattro delle sei vittime del 16-17 ottobre furono colpite da aerei, che stavano rivelandosi ancora più letali per gli U-Boot delle unità di scorta ben addestrate e armate. Gli equipaggi dei gruppi di volo specializzati nella lotta antisommergibili erano ormai a loro volta ottimamente addestrati e avevano accumulato una notevole esperienza nei quattro anni di guerra. All'inizio il loro ruolo era consistito quasi esclusivamente nell'obbligare gli U-Boot a immergersi durante il giorno, nonostante anche i primi aerei antisommergibili fossero dotati di cariche di profondità. Nel 1943, tuttavia, aerei migliori, con equipaggiamenti superiori, attaccavano con successo, affondando gli U-Boot a una certa distanza dai convogli. Il punto debole nello schieramento oceanico di Dònitz era il golfo di Biscaglia, dato che in pratica tutti i suoi U-Boot dovevano attraversarlo per andare dai loro bunker a prova di bomba, nei porti della Francia occidentale, fino al Nord Atlantico. Iniziarono con l'effettuare il passaggio in immersione durante la giornata e in emersione di notte, in modo da poter ricaricare le batterie e mantenere la massima velocità possibile con i motori diesel. Per i primi tre anni di guerra effettuarono questo passaggio in modo sicuro. Nel corso dei primi ventisei mesi solo un battello fu affondato da un aereo nel golfo, e ciò perché Bletchley aveva fornito informazioni precise e perché l'aereo impiegato dal Comando costiero, un Whitley del gruppo di volo JO2, era dotato di uno dei primi modelli di radar di ricerca. Il Comando costiero ammetteva l'inefficacia di quella che veniva definita «l'offensiva di Biscaglia». Gli

aerei erano modelli mandati in pensione dal Comando bombardieri, i loro sistemi di ricerca erano carenti e perfino le armi offensive avevano un effetto limitato. Nel corso del 1942 vi furono dei progressi. Il più importante fu lo sviluppo di un sistema di puntamento visivo, il Leigh Light o proiettore Leigh, così battezzato dal nome del suo inventore, un ufficiale della RAF. Montato solitamente su un bombardiere medio Wellington, era orientabile e veniva attivato dopo che il radar di ricerca di bordo aveva individuato il bersaglio. Il pilota puntava quindi il fascio di luce sull'U-Boot prima che scomparisse completamente alla sua vista, dopodiché sganciava le bombe di profondità attorno al sommergibile in immersione o sui vortici d'acqua da esso prodotti. A partire dalla primavera 1943 gli attacchi aerei contro gli U-Boot che cercavano di penetrare nel Nord Atlantico attraverso il golfo di Biscaglia oppure circumnavigando le isole britanniche partendo dai porti tedeschi, attraverso il varco tra le isole Faerooer e l'Islanda, avevano un sempre maggior successo. Il 5 maggio, per esempio, l'U-663 fu attaccato di giorno da un idrovolante Sunderland e distrutto con le bombe di profondità. L'8 maggio un bombardiere pesante Halifax affondò l'U-Boot di rifornimento U-490 con cariche di profondità nel golfo di Biscaglia, dove, il 31 maggio, l'U-563 venne attaccato in rapida successione da due Halifax e infine da due Sunderland che lo distrussero. Lo stesso giorno l'U-440 fu colpito con bombe di profondità da un Sunderland e affondato praticamente al limite dell'Atlantico.30 La distruzione non era a senso unico. Alla fine del 1942 Dònitz aveva iniziato a dotare gli U-Boot di cannoni contraerei aggiuntivi, emanando l'ordine di «affrontarli in superficie». Si trattava di una lotta impari, dato che gli U-Boot, specie se sorpresi di notte dal fascio di un proiettore Leigh, erano di gran lunga più vulnerabili dei loro attaccanti. Ciononostante, un consistente numero di aerei fu colpito dal fuoco dei cannoni mentre si avvicinava per l'attacco, cosa che i piloti facevano con grande audacia; ed era comprensibile, dato che l'avvistamento di un U-Boot in emersione era un evento che accadeva molto raramente nelle centinaia di ore di pattugliamento sul mare deserto. Nell'eccitazione del momento gli aerei venivano portati fino a poche decine di metri dall'U-Boot emerso, per far sì che il lancio a forcella delle bombe regolate alla minima profondità lo mandasse a fondo. A volte il volume di fuoco dell'U-Boot distruggeva l'attaccante, uccidendo l'equipaggio sul colpo o lasciando i superstiti a morire lentamente a bordo dei canotti di salvataggio. Ovviamente lo stesso accadeva agli equipaggi degli U-Boot affondati da un

attacco aereo. Ma mentre gli uomini che abbandonavano la nave nei pressi dei convogli potevano avere la fortuna di essere recuperati da un'unità di scorta - come accadde il 9 marzo 1942 al celebre Otto Kretschmer, salvato dall'HMS Walker con gran parte del suo equipaggio -, quelli colpiti in mare aperto erano condannati alla morte immediata oppure a una lunga agonia con un giubbotto salvagente addosso. La stessa sorte toccava agli equipaggi degli aerei costretti ad ammarare per colpa dei cannoni contraerei di un U-Boot che li «affrontava in superficie» o perché intercettati dai velivoli da caccia tedeschi basati sulla costa occidentale della Francia. Una fine particolarmente orribile attendeva gli equipaggi dei primi bimotori Wellington che venivano danneggiati, dato che questi non erano in grado di mantenere la quota con un motore fuori uso. Clay Blair ha calcolato che 29 aerei furono abbattuti dalle loro vittime designate, anche se tre di queste furono affondate mentre si difendevano. Il bilancio, tuttavia, era a vantaggio degli aerei. Nell'offensiva combinata nel golfo di Biscaglia dell'aprilesettembre 1943, 30 U-Boot furono affondati e 19 danneggiati e costretti a ritornare in porto. «Affrontarli in superficie» si dimostrò una tattica suicida anche quando gli U-Boot navigavano in gruppo, e dovette essere abbandonata. Nel corso del 1943, inoltre, comparvero armi aria-superficie (e subacquee sganciate dall'aria) ancora più letali - fra le quali i proiettili-razzo, lanciati solitamente dai vecchi biplani Swordfish basati sulle portaerei di scorta britanniche - e cannoni anticarro da 6 libbre montati sui Mosquito basati a terra. Entrambi erano in grado di perforare lo scafo resistente con effetti disastrosi. Tuttavia, la principale arma lanciata dall'aria si dimostrò nei fatti la già citata mina Mark 24, nome di copertura per il siluro acustico americano in grado di dirigersi verso il rumore prodotto dall'elica di un U-Boot in immersione. I sommergibili iniziarono a ricevere l'equivalente siluro acustico Zaunkònig nel corso del 1943, utilizzandolo ai danni delle unità di scorta; numerose furono affondate o gravemente danneggiate, fino a quando non fu sviluppato un sistema d'inganno sonoro che veniva rimorchiato a poppa. Gli U-Boot non potevano usare inganni, dato che la loro sicurezza consisteva nel rimanere in silenzio. Poiché si riuscì a mantenere segreta la mina Mark 24, gli U-Boot che cercavano di fuggire in immersione dopo essere stati sorpresi da un aereo ne cadevano vittime. Le Mark 24 «erano armi strane da usare ... prima di avere un'indicazione del risultato c'era sempre un periodo d'incertezza, che a volte durava fino a tredici minuti. Quando giungeva, poteva limitarsi a nulla più

di una leggera alterazione della superficie del mare».31 Era bene non pensare troppo a ciò che accadeva sotto la superficie. A differenza di una bomba di profondità, che poteva danneggiare gravemente un U-Boot al punto di costringerlo a riemergere ma senza spezzare lo scafo, la Mark 24 era un'arma a impatto che perforava lo scafo resistente, provocandone l'allagamento così velocemente da precludere qualsiasi possibilità di salvezza per l'equipaggio. Gli equipaggi di volo che ottenevano una vittoria erano comprensibilmente soddisfatti al termine di una procedura di ricerca che era costata loro centinaia di ore di volo inutili; ma anche quelli più implacabili avrebbero provato i brividi se avessero pensato al destino delle loro vittime. Le testimonianze dei pochi che poterono mettersi in salvo mentre il loro U-Boot si stava inabissando raccontano di una folla urlante di esseri umani che lottavano per uscire, combattendo contro la massa d'acqua che entrava, senza più nessun senso di cameratismo, ognuno per sé, pervasi da un terrore accecante ed egoista. Nel 1944 gli U-Boot stavano combattendo una battaglia persa. Gli sforzi di Dònitz per schierare battelli in grado di navigare senza farsi scoprire e a lungo raggio - i modelli dotati di schnorchel, in grado di aspirare aria in immersione, e i battelli elettrici Walther, funzionanti a perossido d'idrogeno, che non avevano bisogno di scambio d'aria con la superficie - non ebbero successo. Lo schnorchel, odiato dagli equipaggi perché procurava di frequente la perforazione dei timpani, riduceva la velocità del battello in immersione a tal punto da annullarne i vantaggi teorici, mentre i modelli Walther erano costruiti in modo troppo approssimativo per poter ottenere i risultati che ci si aspettava. Dopo quattro anni di guerra, e nonostante episodi di attacchi riusciti che avevano scosso i governi su entrambe le sponde dell'Atlantico, gli U-Boot erano un'arma sconfitta. L'elite di anteguerra che aveva dato inizio alla campagna contro il traffico marittimo alleato era morta o era stata catturata. I suoi successori, che avevano colpito duramente il traffico mercantile britannico nel 1940-41 e che nel corso del 1942 si erano scatenati lungo la costa americana, avevano seguito la stessa sorte. I superstiti delle grandi battaglie dei convogli dei primi mesi del 1943 erano pochi. I nuovi comandanti e i nuovi equipaggi del 1944 avevano pagato un prezzo tremendo per la loro inesperienza. Dònitz non aveva mai ridotto i suoi standard addestrativi ma, nonostante ciò, gli U-Boot caddero spietatamente vittima dell'aumentata efficienza dei gruppi di scorta britannici, canadesi e americani, e dei gruppi di volo a loro associati. Dei 591 U-Boot che presero

il mare fra il maggio 1943 e il maggio 1945, 138 furono affondati durante la loro prima missione o agli ordini di un nuovo comandante, sovente pochi giorni dopo la partenza. 117 UBoot che cercarono di fuggire dalla Germania verso la Norvegia nel maggio 1945 furono distrutti, a eccezione di uno appena entrato in linea.32 Quella che era iniziata come la lotta impari di una flotta inadeguata di unità di scorta britanniche, con sistemi di scoperta primitivi e rozze armi subacquee, si era trasformata nel corso della guerra in un'importante campagna antisommergibili, condotta da una sempre più numerosa flotta di cacciatorpediniere, sloop, fregate, corvette e - cosa importantissima - portaerei di scorta, britannici, canadesi e americani, appoggiati da un numero sempre maggiore di aerei di base a terra. Nel corso dei sei anni di aspro conflitto, gli Alleati avevano introdotto sistemi di scoperta e armi subacquee sempre più efficienti, fra i quali un sonar in grado di determinare sia la profondità sia il rilevamento, un radar centimetrico e un radiogoniometro ad alta frequenza, una grande varietà di bombe di profondità, caricate con il potentissimo esplosivo Torpex, e diversi modelli di armi di contatto, quali in particolare Hedgehog e Squid. Gli americani avevano anche sviluppato la letale mina Mark 24 (detta «Wandering Annie», Anna la vagabonda), che veniva sganciata da un aereo. Dall'altra parte la flotta subacquea, sebbene assai aumentata in termini numerici, dai 57 battelli del 1939 a un totale di 1153 nel maggio 1945, si sviluppò molto poco. I Type VII e IX, i primi sottodimensionati, i secondi poco maneggevoli, rappresentarono gran parte della flotta oceanica nel corso dell'intero conflitto; per un motivo o per un altro i loro successori sperimentali furono tutti insoddisfacenti. Anche alle loro armi, dopo che furono corretti i primi difetti, vennero apportate poche migliorie; solamente il siluro acustico Zaunkònig rappresentò un vero passo avanti, ma, quando comparve, i «branchi di lupi» erano già stati allontanati dalle rotte dei convogli. I sistemi di scoperta passivi degli U-Boot - idrofoni in grado di localizzare il rumore delle navi a grande distanza - erano ottimi, ma non venne mai sviluppato alcun sistema di scoperta attivo, come il radar centimetrico, che sarebbe stato di grande utilità nonostante la rintracciabilità delle sue emissioni. Gli stessi sistemi di allarme radar, quali i Metox, erano rozzi e godevano di scarsa fiducia da parte dei loro utilizzatori. Di conseguenza i comandanti degli U-Boot, al pari di quelli delle fregate di Nelson, si affidarono per tutta la guerra alla visione diretta, moltipllcata istituendo rotte di pattugliamento proprio come aveva fatto

Nelson. La radio aumentava un po' il loro raggio d'azione, fornendo al comandante che aveva effettuato un avvistamento un mezzo per avvertire gli altri; ma, dato che permaneva il pericolo d'intercettazione e che la velocità di un U-Boot in emersione era solo di poco superiore a quella di un convoglio, le rotte di pattugliamento dovevano essere assai brevi. Dònitz avrebbe spesso osservato che, anche disponendo al meglio le rotte di pattugliamento, solo i battelli più periferici avrebbero potuto intercettare un convoglio guidato da un comando in grado di segnalargli le trappole di U-Boot, cosicché per convergere sull'obiettivo tutti gli altri avrebbero dovuto coprire centinaia di miglia di mare. Gli aerei da pattugliamento a lungo raggio, in grado di avvistare i convogli molto prima di quanto avrebbe potuto fare il comandante di un U-Boot dalla vela del suo battello, erano ancora più scarsi numericamente da parte tedesca che da parte alleata; e i Condor tedeschi non solo avevano un raggio d'azione inferiore a quello del B-24 Liberator, il principale aereo della Battaglia dell'Atlantico, ma erano basati unicamente in Francia e quindi avevano una copertura limitata, mentre i loro equivalenti in dotazione agli Alleati operavano dall'Irlanda del Nord, dalla Cornovaglia, dall'Islanda e dal Nor-damerica ed erano quindi in grado, con l'ingresso in servizio dei modelli a lunghissimo raggio, di sorvegliare l'intero Atlantico.

Il bilancio dell'attività di intelligence Gli Alleati - prima i britannici e i canadesi e in seguito gli americani - godettero di una superiorità informativa tattica nel corso della Battaglia dell'Atlantico. Disponevano del sonar (ASDIC) e della sorveglianza aerea - con raggio d'azione in aumento - dal 1939, e del radiogoniometro ad alta frequenza dal 1942. Vi furono numerose pecche, legate alla carenza di unità di scorta nel 1939-41 e al rifiuto degli americani di formare convogli nei primi sei mesi del 1942. Ciononostante, mentre le informazioni tattiche raccolte dagli U-Boot erano limitate dal raggio visivo della formazione di pattugliamento, aumentato negli ultimi tempi, solamente in prossimità della Francia, dagli aerei Condor, le scorte dei convogli e i velivoli loro associati furono sempre in vantaggio, e sempre più nel corso della guerra. Alla fine il vantaggio tattico degli Alleati divenne schiacciante. La questione dell'importanza dell'intelligence nella Battaglia dell'Atlantico diventa, quindi, un problema strategico: B-Dienst contro Bletchley. Il B-Dienst era un'organizzazione apprezzabile. Operando essenzialmente sulla base di risorse umane anziché di apparati elettromeccanici che furono in seguito disponibili in Inghilterra

e negli Stati Uniti, i decodificatori tedeschi - il cui obiettivo era il Naval Cypher n. 3, un libro dei codici supercifrato matematicamente - ottennero risultati notevoli per lunghi periodi di tempo. Dopo aver violato già dal 1935 il vecchio (Royal) Naval Code, un sistema basato su gruppi di cinque cifre, usarono le sue chiavi per aggredire il nuovo Naval Cypher, e nell'aprile 1940 erano in grado di leggere fino al 30 per cento delle trasmissioni britanniche. Il Naval Cypher e il Naval Code furono tuttavia rimpiazzati nell'agosto 1940 dalle rispettive nuove versioni, contro le quali il B-Dienst ebbe un minore successo. Gli operatori tedeschi si riscattarono quando, nel giugno 1941, fu introdotto per le comunicazioni transatlantiche il Naval Cypher n. 3, che lesserò per tutto il 1942 (all'inizio di dicembre riuscivano a leggere l'8O per cento dei messaggi britannici). Fra il 15 dicembre, quando i britannici adottarono ulteriori precauzioni, e il febbraio 1943 rimasero nuovamente al buio, ma poi riuscirono a recuperare, «a volte leggendo le direttive date ai convogli dieci o venti ore prima che i movimenti ordinati venissero effettuati». In giugno, però, venne distribuito un nuovo cifrario, grazie al quale le trasmissioni britanniche furono finalmente sicure.33 Dal canto loro, anche i britannici, e in seguito gli americani dell'OP-20-G di Washington, ebbero analoghi periodi di luci e ombre. Essi approfittarono di una serie di catture: dell'U-33 nel febbraio 1940, del pattugliatore VP2623 in aprile e del peschereccio Krebs nel marzo 1941, durante un'incursione di commando nell'arcipelago norvegese delle isole Lofoten. In maggio e giugno le navi meteorologiche Munchen e Larenburg vennero sorprese in operazioni di intelligence, mentre il 9 maggio cadde in mani britanniche l'U-110. Ognuna di queste unità aveva a bordo materiale - sia parti di macchine Enigma sia carte quadrettate o materiale di cifra - che, unito a ciò che Bletchley era riuscita a ricostruire dalle intercettazioni, aumentava le capacità di decrittazione. Di conseguenza il traffico di febbraio, maggio, giugno e luglio 1941 fu letto in parte o in toto, e non di rado in tempo reale. Dopo l'agosto 1941 e fino al febbraio 1942 la chiave HEIMISCH, chiamata DOLPHIN a Bletchley, veniva letta con un ritardo non superiore alle trentasei ore. La decrittazione era notevolmente aiutata dall'impiego delle prime «bombe», che fornivano un notevole ausilio nell'identificazione delle possibili impostazioni delle chiavi di Enigma. Un grande aiuto veniva anche dalla trascuratezza degli operatori tedeschi nel ritrasmettere messaggi Enigma precedentemente cifrati con cifra di «cantiere» (Werft) o meteo, facilmente leggibili.34

Tuttavia, dopo il febbraio 1942 Bletchley non riuscì più a penetrare il traffico degli U-Boot a causa dell'adozione da parte tedesca, il primo giorno del mese, di una nuova chiave Enigma, denominata Shark dai britannici e TRITON dai tedeschi. La lettura regolare in tempo reale non fu ripresa che nel dicembre 1942. Fu in questo periodo che il B-Dienst registrò un considerevole successo nei riguardi dei cifrari navali britannici e che il vantaggio tedesco nella Battaglia dell'Atlantico toccò l'apice. Nell'estate gli affondamenti mensili superarono le cento navi: in giugno furono 129, in luglio 136 e in agosto 117. Gli affondamenti complessivi superarono i 4 milioni di tonnellate.35 Paradossalmente, tuttavia, durante quelle che gli storici della guerra degli U-Boot definiscono «le grandi battaglie dei convogli», nei primi cinque mesi del 1943, i britannici leggevano frequentemente Enigma in tempo reale e la Divisione commerciale faceva mutare rotta ad alcuni convogli per allontanarli dalle rotte di pattugliamento degli U-Boot. Inoltre, nonostante vi fossero dei massacri, anche le perdite degli U-Boot erano in crescita e raggiunsero livelli insostenibili costringendo Dònitz, nel maggio 1943, a ritirare i suoi battelli dal Nord Atlantico, ammettendo così di fatto la propria sconfitta. Come dobbiamo quindi considerare l'affermazione di Hinsley secondo cui Bletchley ottenne uno dei suoi innegabili successi nella Battaglia dell'Atlantico? Hinsley, un veterano di Bletchley, è molto moderato nel rivendicare il ruolo della British Government Code and Cipher School. In particolare rifiuta la tesi secondo cui «Bletchley ha vinto la guerra», e con ragione. La sua valutazione circa il successo di Bletchley nella guerra contro gli U-Boot può però essere messa a confronto con l'affermazione obiettiva e ben documentata di Clay Blair, secondo cui oltre il 99 per cento delle navi che formavano i convogli transatlantici ha raggiunto illeso la propria destinazione. Delle 43.526 navi utilizzate (molte, ovviamente, più di una volta), 272 furono affondate dagli UBoot. Ne furono distrutte anche molte altre, ma solitamente mentre navigavano isolate dopo aver abbandonato i convogli, o perché rimaste arretrate o perché lo avevano anticipato. Gli uomini delle marine mercantili alleate pagarono un prezzo tremendo. Oltre 30.000 dei 120.000 marinai della sola Merchant Fleet britannica persero la vita nella lotta contro gli U-Boot. Tuttavia, gli equipaggi degli U-Boot soffrirono ancora di più: nella distruzione dei loro sommergibili - in totale 713 - ne morirono 28.000 su una forza di 40.000. I battelli affondati da aerei furono 204, da navi da guerra 240 e da aerei decollati dalle portaerei 39;

operazioni aeronavali ne distrussero 84; mine e incidenti d'altro tipo - come speronamenti fra U-Boot -fecero il resto.36 Retrospettivamente, l'esito della Battaglia dell'Atlantico suggerisce che l'intelligence, come in tante altre situazioni operative, ebbe un'importanza secondaria, ancorché significativa, rispetto ai fattori tradizionali. Nei momenti facili, come durante il «periodo felice» degli U-Boot nei primi sei mesi del 1942, non fu l'attività di intelligence a provocare le vittime, ma il quotidiano evolversi degli eventi. Nei momenti più difficili, in particolare durante le «grandi battaglie dei convogli» dell'inizio 1943, Bletchley riuscì a salvare molti convogli dalle trappole tese da Dònitz, ma a sconfiggere gli U-Boot furono l'incrollabile resistenza degli uomini della marina mercantile, che rispettavano rigorosamente gli ordini dei comandanti dei convogli, e la tenace determinazione degli equipaggi delle unità di scorta. Le moderne interpretazioni della Battaglia dell'Atlantico la presentano, a ragione, come un combattimento tradizionale, in cui una parte attacca e l'altra, raccolta la sfida, si difende e contrattacca, avendo la meglio. La Battaglia dell'Atlantico avrebbe potuto essere vinta anche senza l'aiuto di coloro che violarono i codici, benché il loro lavoro abbia notevolmente contribuito ad assicurare la vittoria a chi era stato aggredito.

VIII INTELLIGENCE UMANA E ARMI SEGRETE

La figura dell'agente segreto domina la concezione popolare del mondo dell'intelligence, del suo modo di operare e dei risultati che ottiene. Essa è fortemente impressa nell'immaginazione di chiunque, da bambino, abbia giocato con il war game «L'Attaque» - dove una sinistra figura in abiti civili acquattata nell'erba spia soldati dalle uniformi sgargianti che si fanno onore in combattimento - ed è stata rafforzata per oltre un secolo dal lavoro di autori di romanzi di successo. Joseph Conrad presentò l'agente come un nemico della società, Conan Doyle, in L'avventura dei progetti Bruce-Partington, ne fece un individuo venale, interessato solo al guadagno; ma la maggior parte degli autori inglesi lo ha rappresentato come un personaggio romantico difensore della patria: il Kim di Kipling, servitore dell'impero nel Grande Gioco, il Richard Hannay di John Buchan, fervente patriota all'inseguimento dei nemici del proprio paese, il Bulldog Drummond di Sapper, che sospettava di tutti gli stranieri. Gli autori più recenti, in particolare John Le Carré, ne hanno dato un'immagine più complessa, lasciando adito a dubbi circa il ruolo dell'agente e introducendo l'ipotesi dell'agente «doppio», cosa ben comprensibile alla luce di quanto ormai si sapeva sui casi di tradimento di agenti britannici che erano membri della classe educata nelle università. Ciononostante rimase l'idea che le «informazioni» fossero principalmente il «prodotto» - un termine reso popolare da Le Carré -dello spionaggio. Essa sopravvisse alla divulgazione del segreto di Enigma, che rivelò come le informazioni più preziose fornite dai servizi d'intelligence britannici durante la seconda guerra mondiale fossero derivate dall'intercettazione e dalla decrittazione delle trasmissioni cifrate nemiche. Ciò valeva anche per i successi dell'intelligence britannica durante la prima guerra mondiale e per l'attività di quella americana nel 1942-45. Tuttavia, i lettori di romanzi inglesi e americani erano ormai troppo innamorati dell'idea dell'«agente sul posto» per modificare il loro punto di vista sulla vera natura di quel mestiere. Era la spia, non l'intercettatore, a essere radicata nell'immaginazione popolare quale principale fonte di informazioni sul nemico e le sue diaboliche intenzioni. Ma l'immaginazione popolare sottovalutava i limiti entro i quali i veri agenti operavano. Se riconosceva il pericolo del tradimento e quello dell'individuazione da parte del controspionaggio nemico, ignorava del tutto il ben più opprimente peso degli aspetti pratici: come scoprire qualcosa che valesse la pena sapere; come, fattore ancora più critico, comunicare tale notizia alla base. Le memorie degli agenti dello Special Operations Executive (SOE), l'organizzazione sovversiva britannica che operava nell'Europa occupata dai tedeschi negli anni 1940-45, rivelano un'immagine assai diversa da quella romantica e affascinante descritta dagli autori di romanzi. Gli agenti del SOE e dell'OSS (Office of Strategic Services) avevano a che fare con piccoli frammenti d'informazione, spesso apparentemente irrilevanti: voci raccolte al bar, numero di vagoni merci che attraversano un ponte, spalline di soldati intraviste cambiando stazione. Questi frammenti, una volta messi assieme, dovevano essere registrati in forma comprensibile e quindi inviati tramite radiotrasmittente, i cui operatori sapevano di poter essere intercettati e localizzati dal nemico in qualunque momento, con il rischio di venire arrestati a metà della trasmissione. L'attività di spionaggio nell'Europa di Hitler aveva ben poco di romantico. Il lavoro era furtivo, angoscioso e reso più difficile dal

sospetto di tradimento. Molti agenti furono traditi. Il servizio di controspionaggio tedesco era estremamente efficiente nell'identificare le reti spionistiche, catturarne i membri e indurre coloro che venivano arrestati a fornire informazioni circa i loro compagni di congiura. Le donne, più capaci di non farsi notare e di schivare le domande difficili, si rivelarono gli informatori migliori. Ciononostante molte di loro caddero vittime della Gestapo. Furono numerosissimi gli agenti delle varie organizzazioni che vennero arrestati. Il loro destino, che fossero donne o uomini, era l'invio nei campi di Hitler. Le armi segrete tedesche Nel sistema della Gestapo vi erano, però, delle falle, specie nella sua capacità di proteggere il programma delle armi segrete. Dato che la sperimentazione delle armi senza pilota, che in seguito sarebbero diventate note come V-1 e V-2, richiedeva prove di volo sopra zone abitate da non tedeschi, nel Baltico e in Polonia, e dato che la penuria di manodopera tedesca costringeva gli organizzatori del programma a impiegare lavoratori di altre nazionalità per opere, in particolare edili, sui siti delle armi segrete, si verificavano fughe di notizie. Con l'andar del tempo i rapporti dei testimoni oculari, trasmessi attraverso le reti gestite in particolare dai polacchi, avrebbero fornito una notevole quantità di informazioni circa lo sviluppo delle armi segrete tedesche. Da principio, però, i britannici non sembravano particolarmente interessati ad acquisirle. Sotto minaccia d'invasione dopo il giugno 1940 e oggetto di pesanti attacchi aerei dal mese di settembre dello stesso anno, erano più preoccupati dei pericoli immediati che di quelli futuri. Tuttavia, fin dal febbraio 1939, sette mesi prima dell'inizio del conflitto, il Comitato per il controllo scientifico della difesa aerea inglese, diretto dal noto scienziato Sir Henry Tizard, aveva deciso di creare una sezione informazioni, a capo della quale era stato posto un giovane fisico, R.V. Jones. Inizialmente gli fu ordinato di raccogliere informazioni sulle armi batteriologiche e chimiche, che allora venivano ritenute una grave minaccia. In ottobre la sua attenzione fu dirottata altrove, anche se per poco. Secondo un rapporto pervenuto, in un laboratorio tecnico situato sul tratto di costa tra Danzica e Kònigsberg, nella Prussia orientale, i tedeschi stavano sperimentando un missile a testata esplosiva in grado di portare 145 chili di ecrasite a 450 chilometri di distanza.1 Si trattava più che altro di voci, che si sarebbero dunque potute ignorare al pari di tante altre circa congegni immaginari. Tuttavia, il 4 novembre giunse sulla scrivania di Jones un altro dispaccio, di circa 2000 parole, inviato dall'addetto navale britannico a Oslo. Il «Rapporto di Oslo», come venne poi chiamato, non era una semplice voce, ma una comunicazione dettagliata, opera evidentemente di uno scienziato, che descriveva nove sistemi d'arma in sviluppo in Germania. Alcuni erano convenzionali - un nuovo bombardiere, una portaerei - altri no; il messaggio identificava anche le località in cui venivano testati. Fra le armi non convenzionali citate vi erano una bomba planante antinave a controllo remoto, un aereo senza pilota, «proiettili a controllo remoto» con propulsione a razzo, siluri acustici e una spoletta di prossimità per contraerea. Una delle due basi sperimentali citate era Peenemùnde, località tedesca su un'isola del Mar Baltico.2 L'origine del Rapporto di Oslo era misteriosa e tale rimase per molti anni. Tuttavia, di recente si è sostenuto - asserzione non condivisa da tutti - che il suo autore fosse uno scienziato tedesco, Hans Friedrich Meyer, direttore della ricerca nella grande società elettrica Siemens.3 Meyer, deciso oppositore della politica razziale di Hitler, aveva un amico britannico, Cobden Turner, che lavorava per la British General Electric Company. Profondamente turbato per il trattamento subito dal figlio di una sua conoscente

ebrea, Meyer ne parlò a Turner, il quale, altrettanto colpito, poco prima che scoppiasse la guerra riuscì a ottenere dal capo della stazione del Secret Intelligence Service (SIS, o più comunemente MI6) presso l'ambasciata britannica di Berlino, Frank Foley, un visto affinchè la donna potesse lasciare la Germania. Foley fu in seguito inviato a Oslo, ma Turner convinse Meyer, come segno di gratitudine per la concessione del visto, a scrivere quello che è oggi noto come Rapporto di Oslo. Meyer lo batte a macchina durante un viaggio ufficiale di lavoro a Oslo il 1-2 novembre 1939 ed esso giunse sul tavolo di Jones due giorni dopo, senza firma. Nonostante Jones fosse sbalordito dal Rapporto di Oslo - lo descrisse in seguito come «la dichiarazione più incredibile che io abbia mai letto» - lasciò che finisse agli atti, dato che non era documentato né circostanziato. Nel 1940-42 i servizi informativi britannici avevano ben altri pensieri, che riguardavano soprattutto i progressi scientifici tedeschi nell'ambito della radionavigazione aerea, dei radar, della tecnologia dei carri armati e della guerra subacquea. Ciononostante Jones aveva ragione nel riconoscere che il Rapporto di Oslo era denso di avvertimenti. Seppure in modo un po' vago, dava notizia di almeno quattro nuove armi che avrebbero provocato agli Alleati enormi danni prima della fine della guerra: in ordine crescente d'importanza, la bomba planante antinave (HS293), il siluro acustico (Zaunkónig), il proiettile a razzo, che sarebbe quindi stato prodotto come proiettile A-4 (V-2 per i britannici), padre di tutti i missili balistici, e l'FZG-76 o bomba volante, da cui sarebbero derivati i moderni missili da crociera. Mentre il Rapporto di Oslo dormiva in uno scaffale britannico, gli scienziati tedeschi si affrettavano a portare allo stadio di produzione le armi che esso descriveva. A spronarli erano anche le operazioni militari britanniche e, in seguito, americane. Se il Comando bombardieri della RAF, alla cui offensiva si era unita nel 1942 l'VIII Forza aerea americana, non fosse riuscito nel corso di quell'anno a far breccia nelle difese aeree del Reich e a iniziare la distruzione delle principali città tedesche, forse Hitler non avrebbe deciso di allocare le risorse necessarie per costruire quelle che nel 1944-45 sarebbero diventate, secondo una sua definizione, le «armi di rappresaglia», gli strumenti per radere al suolo le città dei suoi nemici, in particolare Londra, ma anche Anversa in Belgio. I bombardamenti alleati non solo devastavano case, fabbriche e il patrimonio culturale della Germania, con gravi danni per la popolazione, ma dimostravano chiaramente che Hitler e il Partito nazista non erano in grado di proteggere il popolo tedesco. Mentre le bombe piovevano su Berlino, Amburgo, Colonia e gli altri principali centri abitati del suo Stato - senza che la Luftwaffe, rivelatasi nel 1941 uno strumento inefficace contro la Gran Bretagna, potesse reagire -, Hitler iniziò a provare un grande desiderio di vendetta. Poiché sui bombardieri convenzionali di Gòring non poteva più contare, nel corso del 1943 si affidò alla promessa di armi non convenzionali per restituire il colpo. L'attenzione del servizio informativo scientifico britannico fu attratta per la prima volta dalle armi segrete tedesche alla fine del 1942, quando giunse a Londra il messaggio di un ingegnere chimico danese che, in un ristorante di Berlino, aveva casualmente afferrato delle chiacchiere su un «razzo lanciato da Swinemünde» - località non molto lontana da Peenemiinde, citata nel Rapporto di Oslo - che si diceva potesse portare 5 tonnellate di esplosivo a oltre 210 chilometri di distanza. Nel febbraio 1943 un'altra fonte indicava 10 tonnellate di esplosivo e gittata di 110 chilometri, ma specificava che il razzo era stato lanciato da Peenemünde.4 La Germania ha una costa marittima limitata. Il litorale a ovest della penisola danese, affacciato sulle isole

Frisone, fornì a Erskine Childers lo scenario per il suo primo vero romanzo di spionaggio, L'enigma delle sabbie, scritto poco prima dello scoppio della prima guerra mondiale, nel quale metteva in guardia i britannici circa le intenzioni ostili del Kaiser nei confronti delle loro coste. A est della penisola danese, sul Baltico, sorgevano gli storici porti mercantili della Germania, ma anche le località di villeggiatura della sua classe abbiente, piccoli villaggi di pescatori fra dune coperte di conifere e spiagge bianche. Fu a causa delle vacanze che il programma delle armi segrete tedesche finì sul Baltico. La famiglia di Wernher von Braun, il giovane capo dei progettisti del razzo, vi aveva trascorso numerose estati e, quando fu necessario trovare una base sperimentale, sua madre suggerì quella zona remota e poco popolosa.5 I lavori per la base iniziarono nel 1936 e nel 1943, quando l'interesse britannico iniziò a crescere sempre di più, la struttura si era notevolmente ampliata. Era formata da due zone, Peenemùnde Ovest, sotto il controllo della Luftwaffe, dove erano in fase di sviluppo le bombe volanti, e Peenemùnde Est, la base dell'esercito dove veniva provato il razzo V-2, chiamato A-4 dai tedeschi. Erano stati costruiti un aerocampo, alloggi per gli operai, in gran parte non tedeschi, laboratori, officine, un impianto per la produzione di ossigeno liquido, ingrediente essenziale del carburante dei V-2 e disponibile in quantità limitata, e una zona residenziale per il personale scientifico. Peter Wegener, un giovane scienziato che era stato richiamato da un'unità contraerea sul fronte orientale per lavorare a Peenemùnde, ha lasciato un'immagine eloquente della vita in quel posto. Sotto certi aspetti era simile a quella di Bletchley Park. Gli scienziati erano giovani, molto preparati e appartenevano sovente alla classe medio-alta. Wegener era nato in una famiglia di professionisti ed era stato educato in collegio. Von Braun aveva un passato simile, come del resto Albert Speer, colui che nel 1943 era asceso dall'incarico di architetto personale del Reich al ruolo di ministro degli Armamenti, quindi responsabile diretto della produzione delle V-1 e V-2. Von Braun e Speer erano giovani attraenti e piacevoli, con vasti interessi e una notevole sicurezza in se stessi. Wegener era fatto della stessa pasta. Dopo tre anni nell'esercito, solo alla fine come ufficiale, trovò il trasferimento a Peenemùnde, in un ambiente simile a quello universitario, fra persone del suo genere, uomini e donne laureati e dai modi civili, una deliziosa liberazione. Lì, dove quasi nessuno faceva caso al grado, «non ho mai sentito una parola aspra: tutti si aiutavano a vicenda, e regnava il buon umore ... a dire il vero era un piacere lavorare in quel posto».6 La descrizione poteva applicarsi a Bletchley. Ma c'era una differenza. A Bletchley, nonostante l'atmosfera da sala di ricreazione, gli scherzi, la dilettantesca teatralità e le relazioni sentimentali più o meno segrete, venivano applicate severe regole di sicurezza. Nessuno parlò mai della propria attività al di fuori del posto di lavoro (la pena prevista, in questo caso, era l'espulsione immediata). A Peenemùnde, invece, la riservatezza non era il principio dominante. «In realtà tutte le discussioni di gruppo - a mensa o in altre zone pubbliche - riguardavano problemi tecnici. Tutti parlavano liberamente del loro lavoro; la sicurezza interna era di fatto inesistente. Fachsimplen, ossia i discorsi di lavoro, prevalevano su tutte le altre discussioni.» Era il modo migliore per alimentare fughe di notizie, una cosa strana, dato che i britannici erano notoriamente chiacchieroni e portati a infrangere le regole, mentre i tedeschi erano considerati disciplinati e privi di senso dell'umorismo. È certo, comunque, che da Peenemùnde trapelarono notizie, mentre a Bletchley, i cui 10.000 iniziati mantennero intatto il segreto per ventott'anni, ciò non

accadde. Furono queste fughe di notizie a mettere in allarme i britannici circa quello che si stava preparando a Peenemunde: prima il messaggio dell'ingegnere danese sulle chiacchiere incaute nel ristorante di Berlino, poi, nel febbraio 1943, un'altra nota che menzionava Peenemunde e infine, in marzo, un'autorevole testimonianza. Il 22 marzo due generali tedeschi catturati, ben noti ai britannici dato che avevano preso parte alle battaglie nel deserto contro l'VIII Armata britannica, furono portati entrambi in una stanza dotata di microfoni. I generali Ludwig Criiwell e Wilhelm von Thoma non si vedevano da diversi mesi. Nel calore dell'incontro iniziarono a parlare con eccessiva libertà. Von Thoma raccontò di una visita a una base sperimentale, dove l'ufficiale responsabile gli aveva parlato di «missili giganteschi» con una portata illimitata e in grado di salire per 16 chilometri nella stratosfera.7 Copia della trascrizione della conversazione fu inviata a R.V. Jones, capo del servizio informazioni scientifiche del ministero dell'Aria. Egli trasmise le sue preoccupazioni alla catena di comando, chiedendo l'autorizzazione a effettuare indagini i cui risultati sarebbero stati divulgati solo alla loro conclusione, per evitare inutili allarmi. Quando la sua proposta giunse al generale Hastings Lionel Ismay, capo di stato maggiore di Winston Churchill, allora ministro della Difesa (un dicastero che egli stesso aveva istituito per sé), fu bocciata. Ismay sostenne che una questione così importante come un attacco con i razzi contro la Gran Bretagna doveva uscire dal ristretto ambito scientifico ed essere affidata a un unico investigatore che potesse avvalersi dei più ampi pareri. Questa opinione fu appoggiata dai capi di stato maggiore, che avvertivano la gravita' del pericolo. «Il fatto» scrisse Ismay a Churchill il 15 aprile «che ci siano pervenuti cinque rapporti dalla fine del 1942 sta a indicare la fondatezza delle notizie nonostante l'imprecisione dei particolari.»8 I capi di stato maggiore proposero di nominare come investigatore unico il genero di Churchill, Duncan Sandys, che aveva lasciato il reggimento lanciarazzi dell'esercito, la sola unità contraerea britannica, a causa di un'invalidità e che, in qualità di deputato, ricopriva in quel periodo l'incarico di segretario parlamentare presso il ministero degli Approvvigionamenti, responsabile delle ricerche sugli armamenti. Churchill acconsentì immediatamente poiché Sandys era noto per la sua abilità e la sua energia, e questi iniziò a lavorare al caso il 20 aprile. Il giorno prima il Dipartimento centrale di interpretazione che e-saminava le informazioni fotografiche a Medmenham, nel Buckinghamshire, non lontano da Bletchley, aveva ricevuto dal ministero dell'Aria l'ordine di cercare tracce del programma delle armi segrete tedesche ovunque fosse riuscito a trovarle. La prima zona di ricerca sarebbe dovuta essere la Francia nordoccidentale, dato che le previsioni suggerivano che le possibili armi, un cannone a lunga gittata, un aereo a razzo o un «razzo lanciato da un tubo», avrebbero dovuto essere schierate in un raggio di 210 chilometri da Londra. Duncan Sandys, mostrando un notevole intuito, voleva che la ricerca fosse allargata. Sosteneva, sulla base della sua esperienza con i razzi sperimentali, che qualunque arma tedesca in fase di sviluppo avrebbe dovuto essere prima sperimentata ben lontano da zone popolate, in territori non occupati e in prossimità del mare. Queste condizioni facevano pensare a una località sulla costa tedesca e, dato che Peenemünde era già stata citata nei rapporti degli agenti, essa divenne l'ovvio obiettivo della ricognizione fotografica ravvicinata.9 Peenemünde era già stata sorvolata dagli aerei da ricognizione fotografica della RAF, ma nell'ambito della generica sorveglianza del territorio nemico, non come obiettivo specifico

di ricognizione. Ora iniziava a ricevere maggiori attenzioni. Peter Wegener avrebbe in seguito riportato, nelle proprie memorie su Peenemiinde, i frequenti passaggi nel cielo, durante i radiosi mesi dell'estate del Baltico, dei velivoli Mosquito. Senza capire, li considerava elementi del panorama e non li collegava ad alcuna minaccia; nel 1943 i cieli tedeschi erano pieni di aerei britannici e americani, ma la maggior parte era diretta a Berlino.10 Tuttavia, il 21 aprile Peenemiinde fu fotografata accuratamente e molti dei suoi edifici furono identificati, in modo errato come si seppe più tardi. Lo stesso accadde per le foto scattate il 14 maggio e il 12 giugno. Fu solo il 23 giugno che le tracce portarono a un'individuazione dei razzi. Bisogna però giustificare i fotointerpreti; quelli che avevano descritto inizialmente come «oggetti» erano lunghi sulla pellicola solo 1,5 millimetri. Anche altri fattori concorrevano a trarli in inganno. Ignote a tutti in Gran Bretagna, a Peenemùnde erano in via di sviluppo due armi di rappresaglia e non una sola, la bomba volante e il razzo; questo mentre in Gran Bretagna i vertici della difesa erano spaccati da una disputa, aspra e fortemente personalizzata, fra uomini di grande ingegno, alcuni dei quali negavano la possibilità dell'esistenza di un razzo. Le armi della vendetta Razzi di tipo rudimentale esistevano da secoli e altri, in grado di raggiungere lo spazio, s'immaginavano da oltre cent'anni. Aerei senza pilota, i «missili da crociera», come verrebbero definiti oggi, erano stati progettati prima della prima guerra mondiale, e nel 1907 era stato concesso un brevetto francese per un motore a pulsogetto, esattamente il propulsore che avrebbe spinto la bomba volante tedesca nel 1944. Ciò che si poteva immaginare era tuttavia ben lontano dal poter essere realizzato. Si sarebbe dovuto attendere l'inizio del XX secolo. Nel 1926 un americano, Robert Hutchings Goddard, lanciò il primo razzo a propellente liquido di modeste potenzialità. Un suo contemporaneo, il tedesco di origine romena Hermann Oberth, stava nel frattempo sviluppando la teoria della propulsione a razzo e, nonostante il suo lavoro fosse più teorico che pratico, influenzò notevolmente il giovane Wernher von Braun, universalmente riconosciuto come il padre dei razzi extratmosferici. Il sincero entusiasmo di von Braun attirò l'attenzione di un altro monomaniaco, Walter Dornberger, che era riuscito a ottenere dall'esercito tedesco i fondi per lo sviluppo di un razzo. Nella prima fase del riarmo tedesco, subito dopo l'ascesa di Hitler al potere, von Braun e Dornberger diedero il via al programma dei razzi e scelsero come sede Peenemùnde. Von Braun ci metteva le idee, Dornberger provvedeva all'aspetto pratico. Ufficiale di artiglieria nella Grande Guerra, Dornberger si era dedicato a studi scientifici e, negli anni dell'università, si era convinto che i razzi sarebbero stati un mezzo per aggirare il divieto imposto alla Germania dal trattato di Versailles di possedere artiglieria pesante. Aveva convinto i suoi superiori del valore di quell'idea al punto che, dal 1936 in poi, il ministero della Difesa tedesco avrebbe destinato al finanziamento di Peenemùnde una somma di denaro pari a circa 40 milioni di dollari al valore attuale.11 Peenemùnde nacque come infrastruttura dell'esercito. L'A-4 (V-2) e i suoi predecessori, considerati l'equivalente dei cannoni di grosso calibro, erano in dotazione all'artiglieria. Dopo le sbalorditive vittorie sulla Polonia, la Francia, i Paesi Bassi e, inizialmente, contro la Russia nel 1939-41, l'interesse di Hitler e dei suoi generali per i razzi venne meno. Fu ravvivato solo dall'avvio degli efficaci attacchi della RAF contro le città tedesche, a partire dalla distruzione di Lubecca nel 1942. Il bilancio di Peenemùnde fu incrementato e la Luftwaffe, ben sapendo che lo sviluppo di armi senza pilota incontrava i favori del Fùhrer,

tentò di realizzarne una per conto proprio per competere con l'esercito. La società Argus stava lavorando alla progettazione di un rudimentale ed economico missile da crociera; ma il contratto venne infine assegnato alla società Fieseler, che produceva un aereo leggero, per la precisione l'onnipresente velivolo da osservazione e collegamento Fieseler Storch. Il primo modello volò alla fine del 1942.12 La bomba volante della Fieseler, storicamente la V-1 nota dapprima come FZG-76 (dove FZG stava a significare Flakzielgeriit, ossia «aerobersaglio per la contraerea», un nome di copertura) e in seguito, con grande confusione da parte britannica, F1 o Phi 103, era il velivolo più semplice possibile. Un cilindro appuntito sul muso conteneva una tonnellata di esplosivo ad alto potenziale, che detonava mediante spoletta a impatto. Sulla piazzola di lancio gli venivano fissate le due corte ali. Nella parte posteriore, sopra i piani di coda, vi era il tubo contenente il pulsogetto, alimentato da benzina di bassa qualità contenuta nel serbatoio di bordo. Una valvola regolava l'afflusso del carburante nella camera di combustione, facendo raggiungere al missile una velocità di oltre 650 chilometri l'ora, con il suo caratteristico e ben presto temuto suono, e un raggio d'azione di 240-320 chilometri; un semplice dispositivo interrompeva al momento prestabilito il flusso del carburante, facendolo cadere in picchiata verticale. Veniva lanciato da una rampa (che i britannici definirono inizialmente «catapulta»), propulso da una reazione di perossido di idrogeno e permanganato oppure, più raramente, sganciato da un aereo-madre. Era affidabile ed economico, con un costo di circa 240 dollari al valore attuale. Se le fosse stata data la priorità, e se fosse stata prodotta in serie nel corso del 1943, vi sono pochi dubbi sul fatto che la bomba volante avrebbe provocato tremendi danni a Londra e alle altre città meridionali della Gran Bretagna; avrebbe anche potuto distruggere un tal numero di navi nei porti britannici meridionali da far rimandare o perfino annullare il lancio dell'invasione attraverso la Manica del giugno 1944. I piani iniziali, approntati dal LXV Corpo d'armata, l'unità creata per impiegarla, prevedevano la produzione di 1400 bombe nel gennaio 1944, 3200 entro aprile, 4000 entro maggio e un massimo di 8000 entro settembre. Se fossero stati rispettati, e se le bombe fossero state lanciate con successo, Londra avrebbe potuto subire l'equivalente di un'incursione di mille bombardieri ogni quattro giorni, ben peggio di quanto è toccato a qualsiasi città tedesca anche al culmine dell'offensiva di bombardamento strategico. I piani di produzione non furono rispettati; ma avrebbero potuto esserlo se il programma A-4 (V-2) non avesse assorbito una parte notevole dello sforzo complessivo per le armi segrete. L'A-4 era costoso (circa 20.000 dollari al valore attuale) e complicato, mentre la v-1 era economica e più semplice. Anche dopo che un prototipo fu lanciato con successo il 3 ottobre 1942, solamente il quarto a essere testato, fu necessario apportare 65.000 modifiche prima di ottenere prestazioni affidabili. Vi erano intoppi di ogni tipo, compresi malfunzionamenti del sistema di guida e disintegrazione del corpo del razzo stesso; tuttavia, il difetto più persistente, che richiese mesi affinchè gli si ponesse qualche rimedio, era l'esplosione di parte del carburante. Alcune deflagrazioni ebbero luogo poco dopo il lancio o addirittura sulla rampa, lasciando tracce che potevano essere valutate abbastanza rapidamente; ma la maggior parte di esse avveniva in volo, a decine di chilometri dall'area di prova, disperdendo i pezzi su ampie zone o in mare e rendendo così molto difficile per von Braun e il suo gruppo scoprire quale fosse il problema. Ma il vero problema era che von Braun stava cercando di progettare il prototipo

di tutti i successivi missili extratmosferici (dall'A-4 sarebbe derivato il razzo lunare), mentre la società Fieseler, nonostante la bomba volante fosse di fatto l'antenata del moderno missile da crociera, stava solamente costruendo un aereo senza pilota, economico e semplice. La bomba volante era un'arma potenzialmente decisiva, cosa che l'A-4 certamente non era; anche dopo essere stato perfezionato, rimaneva troppo costoso e troppo difficile da produrre in serie, e trasportava una testata troppo piccola per ottenere un risultato determinante. Sfortunatamente per la Germania, l'A-4 attirava l'attenzione di Hitler. Di conseguenza, anziché dare la priorità alla bomba volante, o ordinare che i programmi per le V-1 e per i V-2 fossero condotti separatamente, egli acconsentì a farli procedere in tandem, costringendoli di conseguenza a competere l'uno contro l'altro. La competizione fu amplificata dannosamente dagli interessi divergenti dell'esercito e della Luftwaffe, impegnati rispettivamente nel V-2 e nella V-1. Albert Speer, che si rendeva conto di come il V-2 stesse consumando inutilmente le scarse risorse, necessarie fra l'altro ai programmi di costruzione degli aerei convenzionali tedeschi, avrebbe tagliato o addirittura cancellato il programma; ma cercare di farlo avrebbe significato opporsi al Fùhrer e, alla fine, a Himmler e alle sue SS, che intendevano acquisire il controllo del programma V-2 per raggiungere il loro obiettivo di dominare lo sforzo bellico tedesco. Per oltre due anni dopo il primo lancio di prova riuscito, il lavoro proseguì nella massima segretezza, con von Braun che cercava di perfezionare la sua invenzione, mentre i britannici si rendevano gradualmente conto, grazie alla ricezione di frammenti di notizie che andavano a costituire un quadro informativo, della natura dell'arma che li minacciava. Non c'è da meravigliarsi, quindi, se rimasero così a lungo sconcertati. Il V-2 era un'arma davvero rivoluzionaria. Non richiedeva alcun sistema di lancio complesso ed era stabilizzata senza rotazione, cose entrambe ritenute impossibili per qualunque razzo a lunga gittata. Aveva a bordo un sistema di guida autonomo, fino ad allora inconcepibile, ma soprattutto era alimentata con combustibile liquido - mentre l'opinione comune era che solo il combustibile solido potesse fornire la potenza necessaria - ed era monostadio, laddove si riteneva che per assicurare il passaggio dalla bassa velocità di lancio all'elevata velocità della traiettoria balistica fosse essenziale disporre di due stadi o di sezioni separate del razzo. Il V-2, nella sua forma definitiva, era cilindrico, affusolato verso la coda fornita di quattro alettoni, appuntito sul muso. Misurava circa 15 metri di altezza, nella posizione di lancio, e quasi 2 metri di circonferenza; delle sue 13 tonnellate di peso totale, inclusa la testata di esplosivo Amatol da 740 chili, un terzo era costituito dal carburante, oltre 4 tonnellate di una miscela formata per il 75 per cento da alcol etilico in ossigeno liquido. Al momento del lancio, una pompa a turbina, azionata dalla decomposizione del perossido di idrogeno, immetteva separatamente i due carburanti nella camera di combustione, dove avveniva l'accensione. I prodotti dell'evaporazione dell'alcol servivano anche a diminuire la temperatura della superficie d'acciaio della camera di combustione. Il lancio aveva due stadi: uno per l'accensione del motore e l'altro per il decollo del missile dalla piattaforma. Quattro piccoli «timoni» di grafite, collocati nel sistema di scappamento, stabilizzavano il missile finché raggiungeva una velocità sufficiente a far entrare in azione i quattro alettoni di coda destinati a controllarne il volo. Giroscopi per mantenere l'angolazione del volo correggevano costantemente la rotta del missile, attivando dei servomotori che orientavano timoni e alettoni. Il missile era dotato di un congegno automatico che lo disponeva per il

volo orizzontale quando aveva raggiunto l'altitudine richiesta, mentre un altro dispositivo, originariamente un segnale radio da terra e in seguito un tachimetro di bordo, spegneva il motore nel punto programmato per iniziare la caduta. Il missile raggiungeva quattro volte la velocità del suono e arrivava sull'obiettivo - la cui posizione poteva essere calcolata solo in modo approssimativo - senza nessun preavviso.13 Dal punto di vista militare, l'elemento più micidiale del V-2 era la sua piattaforma di lancio, il Meillerwagen, così chiamato dal nome del suo costruttore. Il Meillerwagen era quello che oggi viene definito «trasportatoreerettore», una culla trainata che poteva portare il V-2 in posizione verticale, con una piccola piattaforma conica posta sotto gli ugelli degli scarichi del reattore per sopportare la spinta. Era semplice, efficiente, economico e, cosa importante, non vistoso, fatto che confuse gli scienziati britannici impegnati per mesi a caccia di informazioni. Da principio ritenevano che un razzo extratmosferico dovesse essere fatto ruotare, e quindi essere sparato da un grosso tubo, oppure essere multistadio, e quindi disporre di un'ampia piattaforma di lancio fissa; in entrambi i casi erano certi che il propellente dovesse essere combustibile solido, quantomeno quello del primo stadio nel caso di un razzo multistadio. Pochi ammettevano che potesse impiegare combustibile liquido, che si riteneva adatto solamente a razzi piccoli e a corta gittata, e nessuno, all'inizio, immaginava qualcosa di simile al Meillerwagen. Anche in questo caso potevano essere perdonati. Il Meillerwagen era, al pari dello stesso V-2, un'idea rivoluzionaria; i suoi discendenti sarebbero stati impiegati per i missili a raggio intermedio, americani e sovietici, degli anni della guerra fredda, caratterizzati da un'incombente minaccia strategica. Le discussioni sulle armi V All'inizio del 1943 in Gran Bretagna erano state accumulate sulle armi segrete tedesche prove sufficienti a mettere in allarme buona parte delle autorità responsabili circa il pericolo delle armi senza pilota o di altri tipi di sistemi d'attacco a lungo raggio. Fra queste autorità vi erano R.V. Jones, consigliere dell'MIó e del ministero dell'Aria, molto stimato dal primo ministro per essere «l'uomo che aveva spezzato i raggi», in riferimento al sistema di radioguida usato dalla Luftwaffe durante l'attacco del 1940; C.D. Ellis, consigliere scientifico dell'esercito; A.D. Crew, direttore dello Sviluppo proiettili del ministero degli Approvvigionamenti, l'equivalente britannico del ministero degli Armamenti di Albert Speer; il generale Ismay, consigliere militare di Churchill; il Joint Intelligence Sub-Committee, che coordinava il lavoro di MI6, MI5 (il servizio di sicurezza interna) e del SOE, l'organizzazione sovversiva di Churchill che operava oltremare; e il Comitato di consulenza scientifica del governo. Senza dubbio, troppi galli in un pollaio; ma i personaggi decisivi erano Lord Cherwell (il professor Frederick A. Lindemann), ragioniere dello Stato che fu chiamato a quell'incarico essendo da lungo tempo consigliere scientifico personale di Churchill, e Duncan Sandys, che dal 20 aprile presiedeva il comitato cui era stata affidata la responsabilità delle indagini sulle armi segrete tedesche, che di lì a poco sarebbe divenuto noto come Bodyline e in seguito come Crossbow Committee. Churchill riteneva che la «tensione creativa» fosse un principio di efficienza amministrativa e che promuovere la competitivita' fra i funzionari governativi servisse a rendere più incisivi l'esame dei problemi e la ricerca di una risposta efficace. Era un principio giusto, fino a quando coinvolgeva persone normali. Ma non c'era nulla di normale nelle personalità di Sandys e di Cherwell, e nemmeno nella relazione che entrambi avevano con il loro capo assoluto. Sandys era un giovane politico ambizioso dal

carattere irritante, che aveva un atteggiamento filiale e possessivo nei confronti del primo ministro. Cherwell, un ricco scienziato scapolo di eccezionale intelligenza, era altrettanto possessivo nei riguardi di Churchill. Si sentiva poco a casa propria in Inghilterra e, nonostante fosse membro della Royal Society, professore a Oxford e risiedesse nel Devon, sembrava incapace di scrollarsi di dosso quel senso di estraneità dovuto alla sua nascita e educazione tedesche, malgrado fosse un fervente patriota britannico. Si era legato al primo ministro durante gli anni di anonimato di Churchill, lo adulava e difendeva gelosamente la propria condizione di suo consigliere scientifico personale.14 La nomina di Sandys a capo del comitato sulle armi segrete lo aveva ferito nel vivo. Alcuni osservatori notarono che - nonostante fosse senza dubbio eterosessuale - tremava con indignazione quasi femminile all'affronto. Il deplorevole risultato fu che, siccome Sandys sposò fin dall'inizio l'idea che i nazisti stessero davvero sviluppando un razzo a lunga gittata, Cherwell sfruttò ogni appiglio della sua notevole conoscenza scientifica per screditarne la tesi: il combustibile liquido era difficile da usare, solo un razzo a combustibile solido avrebbe potuto funzionare, si sarebbe dovuto trattare di un ordigno mostruoso a più stadi, i suoi siti di lancio sarebbero stati così grandi da renderne impossibile il camuffamento, probabilmente esisteva solo nella mente di agenti stranieri inaffidabili. L'ipotesi era, come sostenne in una frase che sarebbe rimasta per sempre legata al suo stimato parere, «una scatola vuota».15 Il lavoro informativo relativo alle armi segrete - dal primo volo mirato su Peenemunde, effettuato nell'aprile 1943 da un velivolo da ricognizione fotografica della RAF, fino all'arrivo della prima arma senza pilota sul territorio britannico il 13 giugno 1944 (una bomba volante e non un razzo) - fu quindi intralciato dal disaccordo fra le parti impegnate nelle indagini. A favore di Cherwell va detto che egli non scartò mai l'ipotesi che un missile da crociera (la bomba volante) fosse realizzabile. Sosteneva anzi che, se un'arma senza pilota esisteva, era probabile che questa assomigliasse a un missile da crociera. Tuttavia, dato che i rapporti degli agenti sulle V-1 pervennero più avanti, mentre le notizie sulla minaccia dovuta ai razzi, seppur vaghe e confuse, erano già giunte e in notevole quantità, questo ingannò i britannici e provocò dissensi fra loro. Il punto debole del programma delle armi segrete tedesche, che però servì a sviare i sospetti, era il tentativo di fare molto con molto poco; i britannici furono ulteriormente ingannati dagli investimenti tedeschi per un cannone multistadio a lungo raggio (la «pompa ad alta pressione») e per un missile contraereo con propulsione a razzo, il Wasserfall. La debolezza del contrattacco dell'intelligence britannica era dovuta all'assenza di conoscenze pratiche nella tecnologia di razzi e missili da crociera e alla mancanza di chiarezza rispetto a ciò che si stava cercando di identificare. Le numerosissime informazioni ricevute durante i mesi di aprile, maggio, giugno e luglio 1943 - da agenti, interrogatori di prigionieri di guerra e fotografie aeree - necessitavano di un'analisi laboriosa, ma nella loro eterogeneità e imprecisione fornivano elementi che sopportavano le tesi sia di coloro che si erano schierati a favore dell'esistenza della minaccia sia di coloro che ne negavano la realtà. Fra coloro che contribuirono a confondere le acque ci fu un prigioniero tedesco, un ufficiale tecnico esperto di carri armati, che col-laborò con tale entusiasmo da essere nominato consigliere tecnico alla divisione mezzi da combattimento del ministero degli Approvvigionamenti con il nome di «Mr Herbert». Aveva informazioni su tutto ciò che gli veniva chiesto, compreso, fra l'altro, il programma delle armi segrete tedesche. Sosteneva di aver

partecipato allo sviluppo di proiettili che pesavano 100 tonnellate e che venivano lanciati da un tubo o da una rampa. Un ufficiale del Comando sperimentale dell'aeronautica tedesca, catturato in aprile, raccontò che il suo superiore, il colonnello Rowehl, era stato convocato per incontrare Hitler a Berchtesgaden e pianificare il bombardamento della Gran Bretagna con missili a testata esplosiva e aerei con propulsione a getto a partire dall'estate seguente. Quando venne interrogato nuovamente, «Mr Herbert» si ricordò di aver assistito al lancio di un razzo da 60 tonnellate e di essere al corrente dell'esistenza di un altro da 25. Citò il coinvolgimento della società Askania e di Peenemunde, e altri fatti concreti che si dimostrarono in seguito tutti esatti.16 Fra il 1° e il 5 giugno giunsero a Londra quattro rapporti che confermavano, in un modo o nell'altro, le informazioni disponibili. Menzionavano Rechlin, la base sperimentale della Luftwaffe, e Usedom, l'isola sulla quale si trovava Peenemùnde, indicando quest'ultima come un'infrastruttura dell'esercito e non della Luftwaffe (cosa importante, dal momento che il razzo era un'arma dell'esercito). L'ultimo rapporto descriveva il lancio di tre razzi, lunghi 15-18 metri, dal «pozzo di lancio n. 7». Quei grandi pozzi, chiaramente visibili sulle fotografie aeree, avevano lasciato perplessi i fotointerpreti. Il rapporto era ingannevole, dato che i razzi venivano lanciati dai loro trasportatori-erettori sistemati all'aperto, ma sembrava rimarcare che i britannici si sarebbero dovuti interessare di Peenemunde. Questo insieme di informazioni non fece altro che irrigidire nelle rispettive posizioni gli investigatori britannici, e non chiarì nulla. Duncan Sandys era quasi sicuro che i tedeschi stessero sviluppando un razzo; Jones era incerto ma possibilista; Lord Cherwell era assolutamente convinto che un razzo non fosse realizzabile dal punto di vista tecnico. Le sue argomentazioni erano del tutto ragionevoli: il decollo avrebbe richiesto una spinta enorme; una tale spinta poteva essere fornita solamente da un enorme carico di combustibile solido collocato in un razzo di grandi dimensioni; un razzo di tali dimensioni richiedeva una grande piattaforma di lancio, fosse essa un «cannone» o una grossa rampa; nessuna di queste strutture era stata individuata; di conseguenza il razzo non esisteva. Rigettava l'ipotesi che i tedeschi potessero impiegare combustibile liquido - a quanto pare non aveva studiato gli esperimenti anteguerra di Goddard in America e non era al corrente dei recenti esperimenti britannici, condotti da Isaac Lubbeck per la Shell Petroleum Company -, sostenendo che sarebbe stato impossibile controllare il flusso del gas che usciva dal razzo, che non avrebbe quindi potuto essere guidato. Cherwell ribadì questa tesi fino a quando la prova del contrario non divenne incontrovertibile. Nel frattempo gli avvistamenti fotografici di oggetti «cilindrici» o «simili a siluri» a Peenemunde si moltiplicavano; l'interpretazione suggeriva dimensioni «di 11 m per 2,5 m [di diametro]», «12 m per 1,2 di spessore», «lungo 10 m con la punta arrotondata» (sappiamo ora che la testata non era installata), «un cilindro affusolato a un'estremità e con tre alettoni radiali all'altra». Il 23 giugno una missione fotografica rilevò la presenza di due oggetti «dalla forma di siluro», entrambi lunghi 11 metri, con un diametro di 2 e con tre alettoni. Queste fotografie ebbero un ruolo chiave nel far progredire il dibattito circa la minaccia rappresentata da Peenemunde.17 Sandys riassunse le conclusioni in un rapporto datato 28 giugno: «Il razzo a lungo raggio tedesco ha senza dubbio raggiunto un avanzato stadio di sviluppo ... a Peenemunde si svolgono frequenti lanci». Le testimonianze dei prigionieri di guerra e degli agenti indicavano un raggio d'azione di 200 chilometri, rendendo plausibile che

sarebbero stati lanciati dal Pas-de-Calais, il dipartimento della Francia settentrionale più vicino a Londra. A Wissant erano stati individuati alcuni lavori di natura sospetta, in realtà la costruzione di un massiccio bunker in cemento. Tuttavia, il rapporto esagerava nuovamente il peso del razzo, compreso fra le 60 e le 100 tonnellate, con una testata fino a 10 tonnellate, e si basava ancora sull'idea che fosse a propulsione solida. In mezzo a tante valutazioni esatte, questo fu un malaugurato errore, dato che avvalorava la convinzione di Cherwell che non potesse esistere un razzo così mostruoso. Il 29 giugno il Comitato di difesa (operazioni) del Gabinetto si riunì nel posto di comando sotterraneo di Churchill a Whitehall. Oltre a Sandys e Cherwell, erano presenti Jones, i capi di stato maggiore e il primo ministro. La riunione iniziò con la presentazione delle più recenti fotografie di Peenemunde, che Sandys commentò sostenendo che rappresentavano la prova definitiva dell'esistenza del razzo. Cherwell espose nuovamente i suoi dubbi tecnici, sostenendo che i segni osservati potevano essere degli inganni, e concluse suggerendo che, se un'arma segreta c'era, si trattava probabilmente di un aereo non pilotato. Jones, sollecitato da Churchill a esprimere la propria opinione, disorientò Cherwell schierandosi dalla parte di Sandys. Fino a quel momento aveva mostrato notevoli dubbi, rafforzati dalla deferenza che aveva nei confronti di Cherwell in qualità di suo ex allievo a Oxford. Ora dichiarò di essere convinto che il razzo esistesse. Cherwell obiettò che, in tal caso, la «vampa» del lancio sarebbe stata avvistata dai pescatori svedesi nelle acque del Baltico. Dato che non vi erano stati avvistamenti di «vampe», non poteva esserci nessun razzo. La sua obiezione, tuttavia, poggiava sulla convinzione che la velocità di lancio potesse essere raggiunta unicamente grazie all'esplosione di una grossa carica di cordite. Il comitato decise di non approfondire la questione se i tedeschi fossero o meno riusciti a superare le difficoltà d'impiego del combustibile liquido. Ritenne invece accettabile la prova addotta e prese tre decisioni: continuare con ancora maggior vigore l'esame della zona settentrionale della Francia nel raggio di 210 chilometri da Londra; attaccare le piattaforme di lancio non appena fossero state localizzate; bombardare Peenemunde. L'incursione su Peenemunde ebbe luogo nella notte fra il 17 e il 18 agosto 1943. Fu condotta da 433 bombardieri pesanti Stirling, Halifax e Lancaster del comando bombardieri della RAF, mentre 8 Mosquito effettuavano un attacco diversivo contro Berlino. Durante la giornata l'VIII Forza aerea americana aveva bombardato Schweinfurt, nella Germania meridionale. I tedeschi erano in allarme - un codice britannico di minore importanza che avevano decifrato aveva rivelato loro che quella notte vi sarebbe stata un'incursione -, ma ritenevano che l'obiettivo fosse Brema, città della Germania settentrionale, o Berlino. Il cielo era limpido, anche se su Peenemùnde era parzialmente coperto dalle nuvole. Lo sganciamento di strisce sulla Danimarca da parte dei Mosquito in rotta verso Berlino avrebbe distratto i caccia notturni della difesa tedesca. Poco dopo mezzanotte i Pathfinder della forza da bombardamento della RAF iniziarono a lanciare i loro traccianti su Peenemùnde. Alcuni caddero fuori zona, con il risultato che il centro di puntamento fu spostato a sud, lontano dalla zona dove avevano sede i laboratori di sperimentazione, situata all'estremità dell'isola. L'indicazione imprecisa portò a dirigere il pesante bombardamento verso il campo occupato dai lavoratori stranieri, diverse centinaia dei quali rimasero uccisi. Ciononostante numerosi colpi andarono a segno sui laboratori, sulla fabbrica dei razzi e sulla zona residenziale degli scienziati. Circa 120 persone dello staff

scientifico e tecnico persero la vita. In seguito a ciò fu deciso di trasferire le infrastrutture tecniche a Kochel am See, in Baviera - Peter Wegener fu uno degli scienziati trasferiti -, e di produrre gli A-4 (V-2) in una nuova fabbrica sotterranea nel massiccio dello Harz, a Nordhausen. Il centro di Nordhausen sarebbe stato costruito e fatto funzionare da manodopera in gran parte straniera; la distruzione del campo di Peenemùnde, però, non solo aveva ucciso tutti i lavoratori stranieri che avevano fornito a Londra le informazioni sulle armi segrete - molti erano lussemburghesi -, ma aveva anche messo fine alle relative condizioni di libertà che avevano consentito loro di comunicare con i servizi informativi britannici. Ciononostante le informazioni sugli A-4 non cessarono del tutto. Il poligono di lancio fu trasferito a Blizna, un remoto villaggio della Polonia meridionale, e nei mesi successivi i rapporti degli agenti polacchi avrebbero consentito al Crossbow Committee, com'era ora noto il comitato britannico che seguiva lo sviluppo delle armi senza pilota, di continuare a ricevere informazioni.18 Intanto, preoccupati per i rapporti sui «cannoni a lunga gittata» e dall'ipotesi che le misteriose costruzioni nel Pas-de-Calais e sulla penisola di Cherbourg potessero essere legate al programma delle armi segrete nemiche, il 27 agosto gli Alleati decisero di attaccare un imponente edificio in cemento a Watten, nel Pas-deCalais. Fu quasi raso al suolo dall'USAAF, ma più tardi si sarebbe scoperto che si trattava soltanto di un deposito di razzi. Altri siti, fra i quali un bunker a Siracourt e una batteria di «cannoni a pompa ad alta pressione» a Mimoyecques, sarebbero stati distrutti da bombardamenti di precisione nel corso del 1944. L'identificazione della bomba volante Il trasferimento delle strutture per la costruzione e la sperimentazione degli A-4 (V-2) dal Baltico a Blizna e nel massiccio dello Harz non mise fine agli sviluppi segreti a Peenemùnde. Peenemùnde Ovest, dove si lavorava alla bomba volante (FZG-76 o Fi 103), non era stata toccata dall'incursione del 17-18 agosto. I test sugli aerei senza pilota proseguirono, fornendo dati informativi - raccolti sia dai neutrali svedesi sia da partigiani danesi e polacchi - che giungevano a Londra in quantità crescente nel corso degli ultimi mesi del 1943 e nella primavera del 1944. Era inevitabile. A differenza del razzo, il cui lancio poteva essere nascosto, che volava a una velocità superiore a quella del suono e che si disintegrava all'impatto, la bomba volante lasciava fin troppe prove della sua esistenza. Viaggiando a velocità subsonica e a bassa quota, emettendo dal proprio motore sia una vampa altamente visibile sia un caratteristico rumore ritmato (da cui il soprannome di «doodle-bug» che le avrebbero dato i londinesi quando iniziò a cadere sulla loro città a partire dal 13 giugno 1944), la bomba volante non passava certo inosservata nei territori del Baltico che sorvolava e in Polonia, dove a volte terminavano i suoi voli più lunghi. Dato che la sua velocità finale era molto bassa, in genere lasciava anche molte tracce nel luogo dell'impatto, quando non era dotata di testata bellica. Il primo rapporto giunto in Gran Bretagna in cui si parlava di una «bomba con le ali» proveniva dalla rete informativa polacca nella zona di Parigi; dopo la prima guerra mondiale numerosi polacchi si erano insediati in Francia, inizialmente per lavorare come minatori.19 Alcuni ebbero la notizia dalla Polonia e la trasmisero a Londra, dove fu ricevuta nell'aprile 1943. Il 23 giugno l'MI6 ricevette un altro rapporto da un lussemburghese impiegato a Peenemiinde, «che descriveva un missile a forma di sigaro lanciato da un marchingegno a forma di cubo [e] che dava per certo un raggio di 150 chilometri e come possibile uno di 250». Una o due settimane dopo, l'MI6 ricevette attraverso la Svizzera, dallo stesso lussemburghese che era

riuscito a fuggire dal campo dei lavori forzati di Peenemùnde (salvandosi così probabilmente la vita), «uno schizzo sporco e malridotto» del lancio di un aereo senza pilota.20 L'MI6 informò in seguito il proprio ufficio in Svizzera che quello schizzo «aveva avuto un valore inestimabile, perché aveva fatto luce su ciò che stava accadendo a Peenemùnde».21 E significativo che questi rapporti provenienti dall'Europa occupata non giungessero da fonti britanniche. Una delle più notevoli rivelazioni dell'esaustiva opera di Hinsley si trova alla riga 8 di pagina 125 del II volume, e recita: «Anche se fosse stato possibile mantenere degli agenti in Germania ...». Si tratta di un'ammissione straordinaria, da cui si evince che la Gran Bretagna, nonostante vantasse in quegli anni due potenti organizzazioni di spionaggio attive all'estero, l'MI6, esistente da tempo, e il SOE, creato nel corso della guerra e dedito alla sovversione così come alla raccolta delle informazioni, non aveva agenti impiegati direttamente all'interno del Reich. Le informazioni raccolte attraverso fonti umane - ovvero la «humint» (human intelligence) - provenivano o da tedeschi, in percentuale infinitesima, o da stranieri che lavoravano o potevano viaggiare in Germania, in particolare polacchi e cechi. Nonostante fossero state occupate nel 1938 e 1939, la Cecoslovacchia e la Polonia erano state in grado di mantenere sul territorio dell'Europa nazista, attraverso i loro governi in esilio in Gran Bretagna, servizi di spionaggio che raccoglievano notizie, gestivano corrieri e trasmettevano le informazioni a Londra. Non così la Gran Bretagna. In seguito al disastroso incidente di Venlo, del 9 novembre 1939, quando nella cittadina olandese i tedeschi fecero cadere in trappola due ufficiali dell'MIó di stanza in Belgio, le sue reti in Germania furono «ritirate», così come era accaduto a quelle in Austria dopo l'Anschluss del 1939; la sua rete in Olanda era stata infiltrata e compromessa fin dal 1935.22 Quindi, per un curioso scambio di ruoli, la Gran Bretagna si ritrovò a dover acquisire le proprie informazioni da due governi politicamente inerti, quello ceco e quello polacco, e a dipendere da loro per alcuni importanti tipi di comunicazioni radio all'interno dell'Europa, così come per le diverse humint che potevano raccogliere. L'MI6 aveva presumibilmente un contatto all'interno del Waffenamt, il reparto equipaggiamenti dell'esercito tedesco, forse un informatore inconsapevole, dal quale alcune notizie giungevano a Londra attraverso la Svizzera.23 L'MI6 otteneva anche informazioni in modo più diretto dai norvegesi (che erano in grado di mantenere comunicazioni via mare con la Scozia), dai danesi e dagli olandesi; le reti del SOE in Olanda erano tuttavia ampiamente infiltrate dall'Abwehr tedesca. Le uniche informazioni regolari e affidabili dal Nord Europa giunsero, ma più avanti nel corso della guerra, attraverso l'ambasciata britannica di Stoccolma. Nelle fasi iniziali la Svezia era, com'era accaduto nel corso di tutta la prima guerra mondiale, filotedesca. Ciononostante, la humint ebbe un ruolo molto più significativo nell'identificazione delle armi V che in qualunque altro settore della guerra informativa britannica contro la Germania; questo perché l'oggetto d'interesse, segnatamente la bomba volante, era molto visibile e, inoltre, la Germania dipendeva largamente dai lavoratori stranieri, che erano curiosi, buoni osservatori e favorevoli agli Alleati, sovente in modo molto coraggioso. Anche quelli che oggi sarebbero definiti «mezzi tecnici nazionali» - e che all'epoca assumevano la forma della ricognizione fotografica - ebbero un ruolo molto importante, così come, in modo marginale ma ancora una volta significativo, Enigma. La pessima sicurezza delle trasmissioni della Luftwaffe consentì a Bletchley di ascoltare le comunicazioni di un

reggimento speciale il cui compito era di monitorare i voli delle armi segrete. Dal luglio 1943 in poi le informazioni in arrivo iniziarono a riferirsi con maggiore frequenza agli aerei senza pilota, obbligando Londra ad ammettere che venivano sviluppati simultaneamente sia un razzo sia una bomba volante; il rapporto di un'ambasciata datato 25 luglio lo affermava in modo esplicito.24 In agosto una serie di rapporti suggeriva che in Francia stesse per essere schierato, agli ordini del colonnello Max Wachtel, responsabile delle «bombe a controllo radio», un nuovo reggimento della Luftwaffe, il Flak-Regiment 155 (W), che avrebbe avuto anche il controllo sulle batterie di «catapulte»; il reggimento sarebbe stato in seguito identificato come reparto operativo delle bombe volanti. Il 27 agosto l'addetto militare britannico a Stoccolma inviò a Londra alcune fotografie poco nitide di una bomba volante atterrata sull'isola di Bornholm, nel Baltico. Aggiunse di aver sentito dire che era stata lanciata da una «catapulta» e che il suo motore era fabbricato dalla società Argus di Berlino; entrambe le informazioni erano vicine alla verità. Intanto, in Gran Bretagna, nelle alte sfere proseguiva la disputa sul «razzo», con Lord Cherwell che cercava ancora di confutarne la fattibilità. L'attenzione stava però rivolgendosi, e a ragione, verso i rapporti riguardanti gli «aerei senza pilota», poiché secondo le valutazioni britanniche, che sarebbero state confermate dalla realtà, erano l'arma segreta che avrebbe colpito per prima il territorio britannico. Le fotografie scattate su Peenemùnde il 23 giugno mostravano sul campo quattro piccoli aerei senza coda; questi furono in seguito identificati quali prototipi del caccia con propulsione a razzo Me 163 (denominato P30 dai britannici), ma l'ansia rimaneva. Il 27 agosto un rapporto ricevuto dal contatto deH'MI6 presso il Waffenamt indusse tutte le persone coinvolte ad ammettere che la Germania stava sviluppando una bomba volante.25 Bisognava ora stabilire le sue caratteristiche, che tipo di minaccia rappresentasse e quali potessero essere le contromisure efficaci. Le prove dell'esistenza di una bomba volante arrivavano con sempre maggiore frequenza, soprattutto da Bletchley. Le decrittazioni di Enigma del 7 e 14 settembre furono interpretate come riferimenti ad aerei senza pilota. Ciò che si sapeva fino ad allora era che due plotoni della 14a compagnia del reggimento sperimentale delle trasmissioni della Luftwaffe, noti rispettivamente come Gruppo Wachtel, dal nome del comandante del Flak-Regiment 155 (W), e Gruppo Insect, stavano osservando i voli di prova nei pressi di Peenemunde. I loro rapporti, decrittati da Bletchley, si riferivano in modo chiaro ad aerei senza pilota, non a razzi, di velocità compresa fra 345 e 675 chilometri orari, raggio d'azione di 200 chilometri e rateo di discesa pari a 2000 metri in 40 secondi.26 Poco tempo dopo, alcune fotografie scattate sopra Peenemunde il 13 novembre, e un riesame delle altre scattate in luglio e settembre, mostrarono la presenza di piccoli aerei, con un'apertura alare di 6 metri e propulsione a getto. Furono chiamati P20 - per differenziarli dal P30 (il caccia con motore a razzo Me 163, già identificato) - e furono riconosciuti come le bombe volanti che tanto si temeva i tedeschi stessero sviluppando. Altre fonti avevano già cominciato a far luce sulla natura della minaccia rappresentata dalla bomba volante. La ricognizione fotografica sulla Francia settentrionale, un compito diventato quotidiano man mano che britannici e americani acceleravano la preparazione dell'operazione Overlord, iniziò a rivelare costruzioni che chiaramente non avevano nulla a che fare con la difesa costiera; anche i rapporti degli agenti dell'MI6 e del SOE richiamarono l'attenzione verso queste misteriose strutture. Alla fine del novembre 1943 erano stati identificati 84 siti, 75 nel

dipartimento della Seine-inférieure e di Pas-de-Calais e nove sulla penisola di Cherbourg. Erano rampe lunghe 50 metri, curvate a un'estremità, ed erano puntate verso Londra. Data la loro forma, i britannici le definirono «ski site». Sir Stafford Cripps, ministro per la Produzione aeronautica, che partecipava alle riunioni di Crossbow, propose subito di bombardarle quotidianamente. Lo sarebbero state, ma soltanto in seguito. L'intervento di Cripps in questa fase, fine ottobre - primi di novembre, fu del tutto inutile se non dannoso, perché portò il comitato a disperdersi anziché a concentrarsi sulle cose essenziali. Uomo molto intelligente, ma di, professione avvocato e non scienziato, Cripps cercò, in un documento del 2 novembre, di conciliare le differenze fra le scuole di Sandys e Cherwell, ossia fra coloro che ritenevano che i tedeschi stessero sviluppando tanto un razzo quanto una bomba volante e coloro che negavano la fattibilità del razzo ma erano pronti ad ammettere la possibilità di una bomba volante. L'esame delle prove da parte di Cripps fu minuzioso, ma, sfortunatamente, lo portò a concludere che esistevano quattro - e non due - possibilità: i tedeschi stavano sviluppando un HS 293 di maggiori dimensioni (la bomba planante citata nel Rapporto di Oslo e già impiegata per affondare la corazzata italiana Roma); l'aereo senza pilota; un razzo più piccolo dell'A-4 (V-2); l'A-4. Le conclusioni del documento di Cripps, per quanto originali, ebbero l'effetto di riportare l'attenzione sulla teoria di Sandys, in particolare sulla memoria da questi sottoposta a Cripps all'inizio della sua inchiesta. Sandys suggeriva che gli «ski site» potevano non essere collegati, come pensavano Cripps e altri, ai siti di lancio dei razzi e potevano invece avere a che fare con le bombe volanti. Alla fine di novembre, questa ipotesi sembrava essere condivisa anche dal ministero dell'Aria (che aveva assunto la responsabilità delle informazioni sulla bomba volante) e dalla Central Interpretation Unit (dove venivano esaminate le fotografie aeree). Essa fu confermata la notte del 1° dicembre 1943, quando un riesame delle ultime fotografie scattate a Peenemunde rivelò, su una rampa che si sapeva essere stata costruita nel 1942, «un piccolo oggetto cruciforme posto proprio all'estremità inferiore delle rotaie inclinate - un miniaereo in posizione di lancio».27 La fotografia mise a tacere tutti i diverbi, ma non per Cherwell. Nonostante l'immagine confermasse la sua tesi iniziale, secondo la quale, se i tedeschi stavano sviluppando un'arma senza pilota, questa sarebbe stata una bomba volante (e non un razzo), egli continuava a cavillare. Sosteneva che non potesse portare una testata bellica superiore a mezza tonnellata, riteneva che le stime della quantità di ordigni che sarebbero stati lanciati verso Londra fossero esagerate, dato che dubitava che i tedeschi fossero in grado di produrre più di 650 piloti automatici al mese (di fatto il sistema di guida delle V-1 era molto più rudimentale), e così via. Il suo parere godeva tuttavia di un sempre minor credito. La Gran Bretagna stava intanto adottando tre misure per opporsi alle bombe volanti. Primo, stabilire in modo definitivo quale fosse la minaccia che rappresentavano. Secondo, distruggere le rampe. Terzo, organizzare una difesa attiva, con cannoni, caccia, palloni di sbarramento e ogni altro sistema efficace. La valutazione tecnica fu inficiata per alcuni mesi dalla convinzione - sostenuta fra gli altri da Cherwell - che la bomba volante, per quanto non fosse un razzo extratmosferico, potesse avere una propulsione a razzo. Le decrittazioni di Bletchley non fecero che alimentare quel malinteso, dato che le intercettazioni da Blizna, la base sperimentale polacca, si riferivano a tre diversi tipi di carburante, T-stoff, Z-stoff ed E-1. Solo lentamente divenne chiaro che E-1 era una benzina di bassa qualità, il carburante con il quale funzionava il pulsogetto

delle V-1, mentre il T-stoff (perossido d'idrogeno) veniva usato per il lancio e lo Z-stoff (permanganato di sodio) era un ingrediente del combustibile per razzi usato nei V-2, che venivano anch'esse sperimentate a Blizna. Questi rapporti, ottenuti grazie alla violazione della chiave della Luftwaffe denominata QUINCE a Bletchley, furono decrittati nei mesi di febbraio e marzo 1944. La humint fece fare un altro importante passo avanti. Il 16 aprile la divisione informazioni navali dell'Ammiragliato a Londra ricevette un rapporto dall'addetto navale a Stoccolma relativo all'avvistamento, il 15 marzo, da parte del comandante di una nave da carico svedese nel Baltico, di due bombe volanti (descritte come proiettili a razzo). Erano state lanciate da un'infrastruttura costiera lontana 10 miglia ed erano state osservate in posizione 54°10' N, 13°46' E (poco a est di Peenemünde). Delle dimensioni di un piccolo caccia, avevano corte ali mimetiche ed erano «spinte ad altissima velocità da un razzo che effettuava circa 300 detonazioni al minuto» (contate con il cronometro del comandante). Alla richiesta di ulteriori precisazioni, il 24 aprile l'addetto navale rispose che erano state rilevate la presenza di un cilindro sopra la fusoliera, quale elemento separato, e la mancanza di fili (di guida), oltre al fatto che il rumore emesso ricordava «una serie di esplosioni, non un brontolio continuo». Queste ottime osservazioni alla John Buchan (gli appassionati di Richard Hannay apprezzeranno l'uso dell'orologio da parte del comandante) si rivelarono paurosamente precise: le «detonazioni» erano prodotte, come si sarebbe scoperto più tardi, dall'apertura e chiusura automatica dell'otturatore a veneziana che consentiva l'ingresso dell'aria nel tubo del pulsogetto.28 In quel periodo, nonostante molti cervelli debbano aver lavorato sul rappòrto, la squadra addetta alle informazioni sulle armi segrete, con Scarsa perspicacia, non riuscì a intuire la natura degli oggetti avvistati dal comandante del cargo. Ci vollero altre informazioni da parte svedese per rivelare qualcosa in più. Alla fine di maggio 1944 gli scienziati britannici inviati in Svezia furono autorizzati a esaminare i relitti di due bombe volanti, una recuperata dal fondo del mare, un'altra caduta in territorio svedese il 13 maggio. Ricevettero anche informazioni circa due altri aerei senza pilota precipitati in Svezia. Le loro caratteristiche coincidevano. Ognuno aveva la forma di un monoplano ad ala media, con un'apertura alare di 5 metri, era fabbricato in acciaio e progettato per poter essere prodotto in serie, e impiegava benzina di bassa qualità per alimentare uno «statoreattore». Nel suo primo interrogatorio del 1943, anche «Mr Herbert» aveva fatto cenno a uno «statoreattore», definizione usata per indicare un pulsogetto. Il sistema di guida era costituito da un timone e due equilibratori controllati da tre giroscopi, uno dei quali collegato a una bussola. «Sembrava non vi fosse alcun apparecchio radio.» L'osservazione era esatta. Come detto, la bomba volante aveva il più rudimentale dei sistemi di guida. Una volta lanciata, volava lungo la traiettoria e alla quota prestabilite, fino a quando, a una distanza predefinita, l'interruzione dell'alimentazione spegneva il motore, facendola cadere verso la superficie terrestre. Dopo l'8 giugno, quando queste informazioni furono passate al ministero dell'Aria, a Londra si conoscevano tutte le caratteristiche principali della bomba volante a eccezione della quantità di esplosivo che trasportava, dato che gli ordigni che erano andati dispersi non portavano testate belliche. Il 13 giugno la prima V-1 cadde su Londra, distruggendo un ponte ferroviario nell'East End. Il peso della testata fu stimato in una tonnellata. Il fatto che la bomba volante fosse riuscita a raggiungere l'obiettivo non era da imputare alla scarsa efficacia delle forze aeree alleate nel distruggere i siti di lancio.

Questi erano stati accuratamente fotografati il 3 novembre 1943, dopo che un agente francese aveva riferito che un imprenditore presso il quale lavorava stava costruendo, in otto siti diversi, strutture che non era riuscito a identificare. Riesaminando alcune foto precedenti e confrontandole con quelle scattate il 3 novembre, si erano potute individuare 95 strutture simili nella Francia settentrionale, e alla fine di novembre era stata notata la loro somiglianzà con una delle «misteriose» strutture di Peenemùnde. Proprio su quest'ultima, il 1° dicembre, i fotointerpreti avevano scoperto il «miniaeroplano». Una volta chiarita la funzione degli «ski site», era risultato evidente che dovessero essere distrutti. Né al maresciallo dell'aria Arthur Harris, del Comando bombardieri, né tantomeno al generale Carl Spaatz, comandante dell'VIII Forza aerea statunitense, andava a genio l'idea di distogliere forze dalla loro offensiva strategica di bombardamento contro le città tedesche, ma le autorità superiori insistevano. Alla vigilia del Natale 1943,672 Fortezze volanti avevano sganciato 1472 tonnellate di bombe su 24 siti di rampe. Le forze aerotattiche britannica e americana avevano proseguito i loro attacchi nella primavera, ma in aprile i capi di stato maggiore britannici erano così preoccupati da quella persistente minaccia che avevano deciso di impiegare nuovamente le forze aeree strategiche. Al 12 giugno 1944, il giorno prima dell'inizio dell'offensiva delle bombe volanti, erano state sganciate 23.000 tonnellate di bombe, e altre 8000 su quelli che si sospettava fossero i depositi delle armi; il peso complessivo degli ordigni superava di gran lunga quello delle bombe sganciate su Londra durante il Blitz tedesco.29 Il bombardamento si rivelò inutile. Il generale Erich Heinemann, comandante delle unità di lancio delle V-1 e V-2, aveva sempre ritenuto che i siti delle rampe fossero troppo grossi e vulnerabili e, dopo l'attacco di dicembre, aveva deciso di abbandonarli e di ricostruirli in altri luoghi, dove aveva approntato poco più che delle fondamenta, mentre le strutture sarebbero state completate all'ultimo momento con parti prefabbricate. Aveva rinunciato anche ai grandi depositi, impiegando cave naturali per conservare le sue scorte di armi segrete e carburante. Tuttavia, quale misura d'inganno, erano stati intrapresi alcuni lavori di riparazione sugli «ski site», mentre si era provveduto a incrementare ulteriormente la sicurezza. Per i tedeschi il risultato era stato molto soddisfacente. Nonostante fossero stati individuati, grazie alle fotografie aeree e ai rapporti degli agenti, 66 «siti modificati», gli ufficiali addetti alle informazioni non erano riusciti a convincere i loro superiori operativi che questi meritassero un attacco. Essi ritenevano che i bombardamenti sugli «ski site» avessero ottenuto risultati sufficienti, e che i «siti modificati» avrebbero potuto essere attaccati quando e se fosse iniziato il bombardamento con le armi senza pilota. Fu lanciato solamente un attacco, con cacciabombardieri, il 27 maggio. La minaccia, però, non era svanita. Il 10 giugno una fonte belga riferì del passaggio di un centinaio di «razzi» per via ferroviaria attraverso Ghent, diretti verso la frontiera franco-belga, e l'11 nuove fotografie aeree rivelarono «intensa attività» in sei siti modificati, dove si stavano posando rotaie sulle rampe mentre venivano completati gli edifici. Il 12 giugno il sottocapo di stato maggiore (informazioni) dell'aeronautica britannica avvertì i capi di stato maggiore che i tedeschi stavano effettuando «energici preparativi per rendere operativi i siti degli aerei senza pilota entro poco tempo». Il giorno successivo la prima bomba volante cadde su Londra. Avrebbero continuato a cadere fino al 14 gennaio 1945. Le difese basate sull'impiego di cannoni, caccia e palloni, schierati secondo un piano ben ponderato,

ottennero notevoli successi fin dall'inizio. Il 15 giugno 1944 furono lanciate 244 bombe volanti, ma già dal 21 i cannoni e i palloni ne abbattevano 8-10 al giorno e i caccia 30, e quindi, anche a causa di difetti tecnici, solo 50 al giorno raggiungevano Londra. In luglio il numero era sceso a 25, e in un giorno d'agosto ne caddero solo 14. La riduzione numerica, tuttavia, era dovuta in gran parte alla progressiva occupazione dei siti di lancio, man mano che le armate alleate di liberazione avanzavano lungo la costa francese. Dopo il 1° settembre, quando il FlakRegiment 155 (W) della Luftwaffe ripiegò in Belgio e poi in Olanda, la maggior parte delle bombe volanti impiegate contro la Gran Bretagna veniva sganciata da aerei-madre. Il 24 dicembre 1944, 50 aerei lanciarono su Manchester bombe volanti, 30 delle quali oltrepassarono la Manica. L'unica che raggiunse l'obiettivo provocò oltre cento vittime civili. La VI era un'arma molto efficace, odiata e giustamente temuta dai londinesi e dagli abitanti delle altre città britanniche che ne sperimentarono gli effetti. Il suo avvicinamento era segnalato dal caratteristico rumore del pulsogetto, l'inizio della sua discesa dal silenzio e il suo impatto da una dirompente esplosione. Data la sua ridotta velocità terminale, l'impatto con il suolo è devastante e determina pesanti perdite di vite umane. Si stima che le bombe volanti abbiano provocato 6184 vittime e 17.987 feriti gravi. Contro la Gran Bretagna ne sono state lanciate complessivamente 8892 da rampe terrestri e 1600 da aerei: 2419 hanno raggiunto la London Civil Defence Region (25-30 hanno colpito i porti di Southampton e Portsmouth e una Manchester); 1112 sono atterrate in territorio britannico; 3957 sono state distrutte in volo, dai caccia e dai cannoni in proporzioni quasi uguali; 231 sono state intercettate dai palloni di sbarramento. Gran parte del successo dei cannoni era dovuto all'impiego di spolette di prossimità per le granate, sistemi, forniti dagli americani, dotati di un radar miniaturizzato che faceva esplodere la carica quando rilevava un bersaglio entro il raggio d'azione efficace.30

Il V-2 soppianta la V-1 Ai primi di settembre 1944 i capi di stato maggiore britannici avevano motivo di credere che la minaccia delle armi senza pilota fosse stata superata, poiché tutti i siti di lancio conosciuti, a portata di Londra, erano stati conquistati. Quella convinzione era errata. I tedeschi si sarebbero rapidamente convertiti al lancio dall'aria, mentre a Peenemünde stavano sviluppando una versione alleggerita della V-1, che avrebbe potuto raggiungere l'Inghilterra dai siti in Germania. Ciononostante, la stima dei capi di stato maggiore era quasi esatta. Soltanto 235 bombe volanti lanciate da aerei e solo 91 del modello alleggerito superarono le difese. Alcune provocarono un elevato numero di vittime, ma il fatto che in settembre l'offensiva delle bombe volanti avesse toccato il suo massimo era stato valutato in modo corretto. Tuttavia, quasi immediatamente fece la sua apparizione l'altro contributo di Peenemünde alla vendetta promessa da Hitler. Alle 18.43 dell'8 settembre 1944 un razzo - lanciato, come si sarebbe saputo in seguito, dall'Aia, in Olanda - cadde su Chiswick, un quartiere di Londra, uccidendo o ferendo gravemente tredici persone. Un secondo razzo cadde 16 secondi più tardi nella foresta di Epping, a est di Londra, senza provocare vittime. Le esplosioni avrebbero potuto essere confuse con quelle delle bombe volanti; ma di tali ordigni, le cui caratteristiche erano ormai ben note, non si erano registrati né avvistamenti né osservazioni radar. Inoltre, in tarda serata, i vertici dell'intelligence britannica avevano finalmente accettato la realtà di questa nuova minaccia. In una riunione tenutasi il 18 luglio, e presieduta dal primo ministro, R.V. Jones presentò un documento che riassumeva le informazioni acquisite fino a quel momento sul

razzo. Le fonti consistevano nei rapporti provenienti da Blizna e da Peenemùnde relativi ai lanci di razzi, nelle decrittazioni di Enigma delle trasmissioni tedesche inerenti i dettagli dei voli osservati e infine, cosa più importante, nei resti di un razzo difettoso caduto in territorio svedese il 13 giugno. Due esperti britannici erano stati autorizzati a esaminarli prima che venissero inviati via mare a Londra. L'analisi dei reperti fu un po' fuorviante, poiché il V-2 in questione era stato usato quale vettore per un razzo contraereo Wasserfall sperimentale; ma il relitto era sufficientemente completo da rivelare che il razzo era dotato di un turbocompressore (e dunque alimentato a combustibile liquido), impennaggi di guida interni e sistemi di controllo via radio. Messi insieme, questi indizi lasciavano intendere che i tedeschi avevano lanciato fra i 30 e i 40 razzi nel mese di giugno, e che il missile aveva raggiunto uno stadio di sviluppo «sufficiente per bombardare saltuariamente Londra». Churchill era furioso. «Ci hanno sorpresi nel sonno» urlò, picchiando il pugno sul tavolo.31 Aveva buoni motivi per essere contrariato. Il rifiuto aprioristico di Lord Cherwell circa la fattibilità del razzo aveva provocato ritardi; in seguito vi era stata la tendenza, tipica di tutte le organizzazioni di intelligence, a nascondere gli uni agli altri alcune prove, con la scusa che si voleva essere sicuri della loro importanza prima di diramarle. Si appurò anche, in seguito, che non erano state tenute nella dovuta considerazione le informazioni ottenute durante l'interrogatorio di due prigionieri di guerra. Inoltre ci si accorse che le fotografie di Peenemiinde avevano mostrato fin dai primi mesi del 1943 alcuni razzi in posizione di lancio; semplicemente non erano stati riconosciuti, ma scambiati per «torri» che avevano a che fare con il lancio. A posteriori bisogna riconoscere agli esperti dell'intelligence britannica più di un'attenuante. La loro colpa non era l'ottusità ma l'ignoranza, risultato di una notevole arretratezza in campo aeronautico sia della Gran Bretagna sia degli Stati Uniti. Entrambe le nazioni avevano compiuto enormi progressi nel settore, progettando e sviluppando, prima della guerra e durante, caccia e bombardieri di grande successo, di tipo assolutamente convenzionale. Tuttavia, mentre loro costruivano Spitfire, Fortezze volanti, Lancaster, Mosquito e P-51 Mustang di qualità pari o superiore agli omologhi tedeschi - impiegandoli per radere al suolo le città germaniche o per difendere le flotte di bombardieri che compivano queste devastazioni -, i tedeschi li stavano surclassando con progetti alquanto rivoluzionari. Fra il 1936 e il 1944 avevano costruito e fatto volare il primo elicottero (il Focke-Achgelis FW-61), il primo aereo a turbogetto (lo Heinkel He 178), il primo missile da crociera (l'FZG-76 o V-1) e il primo razzo extratmosferico (l'A-4 o V-2).32 Si trattava di un risultato straordinario, condotto in massima parte in assoluta segretezza. Solo l'inferiorità dell'industria tedesca rispetto a quella statunitense impedì alla Germania di dominare i cieli durante la seconda guerra mondiale. Di tutte e quattro le realizzazioni, lo sviluppo del V-2 fu di gran lunga il più rimarchevole. Mentre Lord Cherwell, scienziato di formidabile intelligenza, sosteneva che non era possibile costruire un razzo a combustibile liquido, Wernher von Braun ne aveva già perfezionato il quarto modello. Dopo aver iniziato, da studente, a lavorare con entusiasmo ma in completa solitudine, aveva trovato l'appoggio dell'esercito tedesco, ottenuto i finanziamenti dallo Stato, e imparato come generare e controllare grossi volumi di gas caldi prodotti dalla combustione di liquidi, come inserire organi di guida nel sistema di scappamento e come limitare la velocità di salita del suo missile fino a quando non fosse in grado di seguire una traiettoria balistica controllabile da

un sistema di guida autonomo installato a bordo. Fra il 1932 e il 1942, quando ebbe luogo il primo lancio di prova riuscito dell'A-4, non è esagerato affermare che von Braun, appena trentenne, avesse inventato il progenitore sia del missile balistico strategico intercontinentale sia del razzo spaziale. Non c'è da meravigliarsi che i vertici dell'intelligence scientifica britannica del 1943-44, ancora convinti che i razzi potessero essere propulsi, e solo per brevi distanze e a bassa velocità, unicamente da combustibile solido, fossero rimasti interdetti davanti al groviglio di vaghi rapporti di agenti, fotografie aeree incomprensibili, frammenti di Enigma, interrogatori di prigionieri di guerra male informati - che rappresentava tutto ciò che la macchina dell'intelligence era in grado di fornire - senza sapere su quali elementi concentrarsi. Non deve stupire che gli esperti si siano «fatti sorprendere nel sonno»: privi della conoscenza scientifica e tecnica di cui godevano in abbondanza i loro nemici, non sapevano né potevano immaginare a cosa assomigliasse ciò che stavano cercando. Erano come uomini dell'era dei calcolatori meccanici che cercano di intuire la natura dei calcolatori elettronici. Fu una grande fortuna per i britannici che le fasi successive dello sviluppo dei V-2 si rivelassero irte di ostacoli per i tedeschi. Dopo il primo volo perfetto di un missile non appesantito dalla testata bellica, avvenuto il 3 ottobre 1942 - quando un A-4 effettuò la sua caratteristica partenza al rallentatore per poi inclinarsi con grazia in una traiettoria balistica e scomparire dalla vista a 4600 chilometri orari -, la vita di von Braun fu costellata di difficoltà. Verso la fine del 1943, quando il razzo si stava avvicinando alla fase di produzione, la percentuale di esperimenti falliti era compresa fra l'8O e il 90 per cento. A volte il razzo ricadeva a terra sul punto di lancio, oppure esplodeva quando raggiungeva un'altezza di soli 900 metri, o si disintegrava al rientro nell'atmosfera, o si scindeva sopra la zona di impatto, lasciando che la testata proseguisse la sua corsa. La disintegrazione rendeva arduo stabilire il motivo dei fallimenti (anche se forniva ai combattenti della resistenza polacca numerosi rottami da inviare a Londra; un polacco percorse oltre 300 chilometri in bicicletta con i pezzi raccolti, per raggiungere un aerocampo dal quale un velivolo di collegamento li avrebbe trasportati in territorio britannico). L'origine dei problemi era meccanica: le vibrazioni provocavano rotture, soprattutto dei relè elettrici presenti nel corpo del razzo; il rientro causava uno shock che spezzava la struttura esterna. Finalmente, dopo 65.000 modifiche, fra le quali una completa riprogettazione del cono anteriore contenente la testata da una tonnellata, il razzo iniziò a funzionare con una certa regolarità. A quel punto, tuttavia, la data prevista per l'inizio della campagna di «vendetta» era stata superata da tempo. Gli attacchi con le bombe volanti erano già stati neutralizzati grazie alla conquista dei siti di lancio; per quanto la V-1 fosse un'arma tanto efficace quanto economica e semplice, soffriva delle limitazioni date dal corto raggio d'azione e dalla necessità di una piattaforma di lancio fissa. Il V-2 era potenzialmente molto più difficile da neutralizzare. La sua complessità e il suo costo elevato erano il tributo da versare alla semplicità del suo sistema di lancio, che le consentiva di partire da qualsiasi punto ove fosse possibile trovare o costruire una superficie di pochi metri quadrati abbastanza resistente da sostenere la spinta dei suoi gas di scarico. Sotto alcuni aspetti il Meillerwagen, che trasportava l'arma e la sollevava in verticale, era un'idea brillante quanto il razzo stesso. Sue varianti rimangono ancora oggi una delle componenti fondamentali dei missili balistici a medio raggio. L'unico punto debole del V-2 era costituito dalla stretta dipendenza dei suoi addetti da depositi e

fabbriche ausiliarie. Il suo centro di produzione, nelle officine sotterranee di Nordhausen, nel massiccio dello Harz, in cui venivano impiegati lavoratori-schiavi, era difficile da bombardare. Inoltre, la sua esistenza fu scoperta solo alla fine del 1944 e fu considerato un bersaglio non remunerativo. Quando, alla fine di luglio 1944, i britannici si resero conto della minaccia dei V-2, gli unici mezzi a disposizione per ridurne il numero erano gli attacchi con i bombardieri sui depositi di razzi e sulle fabbriche che ne producevano i componenti chiave, in particolare l'ossigeno liquido. A quel punto, tuttavia, la maggior parte dei «grandi siti», com'erano definiti dall'intelligence britannica, era già stata pesantemente bombardata; in ogni caso, la perdita delle basi in Francia e in Belgio costrinse ben presto le unità V-2 a ritirarsi in Olanda dove, come il generale Dornberger aveva sempre auspicato, operavano da siti improvvisati, riforniti giorno per giorno da centri logistici posti nelle zone più interne della Germania. La ritirata tedesca provocò il precipitoso abbandono di due delle principali fonti di rifornimento di ossigeno liquido, a Liegi, in Belgio, e a Wittringen, nella Saar, obbligando i tedeschi a dipendere da siti più piccoli, difficili da identificare e localizzare.33 Le fonti superstiti fornivano una quantità di combustibile appena sufficiente per proseguire i bombardamenti con i V-2, che comunque continuarono, seppure a ritmo via via più ridotto, fino al 27 marzo 1945. Ciò che consentì la sopravvivenza delle batterie di lancio dei V-2 fu il loro intelligente e semplice modo di operare. Occorrevano solo quindici minuti per collocare il Meillerwagen - anche in una strada di periferia - e portare il missile in posizione verticale. Quindi le cisterne effettuavano il rifornimento mentre veniva collegato un generatore mobile per fornire la corrente. I serventi si riparavano in una trincea scavata durante il lavoro di installazione e la squadra comando, in un veicolo blindato, iniziava la procedura di lancio; 54 secondi dopo l'accensione, il sito era pronto per essere evacuato. Un'ora dopo il suo arrivo, il Meillerwagen poteva essere già in movimento. Non deve quindi stupire che, nonostante le forze aeree di spedizione alleate effettuassero numerose missioni per cogliere sul fatto le squadre dei V-2, nessuna abbia avuto successo. L'unico altro mezzo per ridurre l'impatto degli attacchi dei V-2 era l'inganno, con la variante, divenuta molto famosa nella letteratura spionistica del dopoguerra, dell'impiego dell'intelligence umana. Nel corso della guerra i tedeschi avevano infiltrato numerosi agenti in Gran Bretagna; prima del 1940 erano circa 70, alcuni dei quali «agenti residenti» prima dello scoppio del conflitto; durante la guerra se ne aggiunsero 220, 120 dei quali destinati al servizio in altri paesi. Un tale livello di infiltrazioni era favorito dall'incessante flusso di profughi provenienti dall'Europa occupata, 7000-9000 l'anno, gran parte dei quali aveva come obiettivo di riunirsi al proprio esercito in esilio e raggiungeva la Gran Bretagna con ogni mezzo.34 I servizi di controspionaggio britannici arrestarono quasi tutti gli agenti che viaggiavano spacciandosi per rifugiati. Solo tre di essi hanno evitato la detenzione, mentre solo altri cinque, una volta identificati, si sono rifiutati di confessare. Fra quelli catturati, i britannici riuscirono a reclutare un gruppo di agenti doppi, alcuni dei quali erano in possesso di una radio fornita dall'Abwehr o di altri mezzi di comunicazione con la base; almeno uno di loro, denominato in codice Tricycle dai britannici, era così fidato che gli fu consentito di recarsi in viaggio a Lisbona durante la guerra per consultarsi con i suoi controllori tedeschi. Fino al 1944 gli agenti doppi ebbero il compito di convincere i tedeschi che la Gran Bretagna era una nazione stremata, anche psicologicamente, mentre altri favorirono la preparazione

del D-Day avallando la veridicità dei falsi ordini di battaglia alleati. Come quasi tutte le operazioni d'intelligence umana di basso livello, i rapporti quotidiani degli agenti doppi fornivano dettagli banali. Non erano molto diversi dal materiale inviato ai controllori dai numerosi truffatori informativi bellici che, operando per proprio conto a favore dell'una o dell'altra parte, o di entrambe, avevano a ragione individuato nella bramosia di informazioni da parte delle organizzazioni d'intelligence un sistema per guadagnarsi da vivere. Il Whitacker's Almanac, l'Enciclopedia Britannica, i vecchi giornali, il BBC World Service erano le fonti da cui questi «fantasisti» attingevano le loro notizie. Uno dei più famosi era uno spagnolo, denominato in codice dai britannici Garbo, che aveva deciso di vendersi ai tedeschi come cittadino britannico favorevole al nazismo. Operando all'inizio unicamente da Lisbona, aveva garantito ai suoi controllori dell'Abwehr che «c'erano uomini, a Glasgow, che avrebbero fatto qualunque cosa per un litro di vino». Quindi, offrendo i suoi dubbi servigi ai britannici, era giunto nella sua ipotetica zona operativa per organizzare una rete di ventisette agenti assolutamente fittizi, i cui compensi, che egli riceveva in contanti dall'Abwehr, ammontarono alla fine a 31.000 sterline. Dopo la guerra fu nominato membro dell'Ordine dell'impero britannico, e si ritirò a vita privata senza che nessuna delle organizzazioni per cui aveva «lavorato» gli torcesse un capello.35 Quando non stava organizzando presunte attività di sabotaggio dei fanatici nazionalisti gallesi, Garbo (il cui vero nome era Juan Pu-jol Garcia) fornì ai tedeschi enormi quantità di informazioni, tutte accuratamente distorte dai suoi controllori britannici, relative agli affari interni del Regno Unito. Era quindi assolutamente naturale che essi si rivolgessero a lui per avere informazioni di prima mano sugli effetti della campagna delle armi V. Ciò determinò uno dei momenti più critici nella gestione delle informazioni da parte britannica nel corso di tutta la guerra. Fin dal gennaio 1941 le varie autorità informative britanniche, ormai convinte, a ragione, che non vi fossero più agenti tedeschi in libertà e attivi nell'ambito del Regno Unito, decisero di dare vita a un'organizzazione (ben presto divenuta nota come Twenty Committee o «Doppia Croce», dal corrispondente numero romano) allo scopo di ingannare i capi tedeschi degli agenti controllati - sia che avessero deciso di collaborare spontaneamente o dopo la cattura - trasmettendo informazioni false. L'obiettivo, come spiegò J.A. Marriott, uno dei direttori del Twenty Committee, era di fornire ai tedeschi «una tale quantità di informazioni inesatte che i relativi rapporti forniti dall'Abwehr all'Alto Comando tedesco sarebbero stati per forza ingannevoli ed errati».36 L'intreccio che ne seguì mostra quanto siano fedeli - nello spirito se non nella lettera - le descrizioni che i migliori scrittori di romanzi di spionaggio, John Le Carré in particolare, hanno fornito del modo di lavorare di queste organizzazioni. Il nucleo centrale degli agenti del Twenty Committee comprendeva, oltre a Garbo e Tricycle, che erano eccezionali, Brutus, un ufficiale fuggiasco dell'aeronautica polacca, e Mutt e Jeff, due rifugiati norvegesi che avevano raggiunto la Gran Bretagna via mare. Accanto a loro, persone reali infiltrate sotto i buoni auspici dell'Abwehr tedesca, comparivano anche personaggi di assoluta fantasia come Mullet e Puppet, venali uomini d'affari britannici, Balloon, un ufficiale dell'esercito amareggiato per esserne stato espulso, e Bronx e Gelatine, due donne con amici al Foreign Office e nelle forze armate (straordinariamente negligenti nel mantenere il segreto sui documenti ufficiali, i cui contenuti venivano debitamente fatti giungere fino a Berlino). La maggior parte di ciò che gli agenti del Twenty Committee

comunicavano era «mangime per polli» - pettegolezzi inutili anche se veri -, ma l'identificazione, in particolare da parte di Garbo, di inesistenti divisioni alleate prima del D-Day contribuì in modo notevole a trarre in inganno l'Ufficio eserciti stranieri occidentale tedesco sulle località di sbarco degli Alleati. Fu però con la comparsa delle armi V che il Twenty Committee sfiorò la perfezione, anche se a prezzo di gravi rimorsi da parte dei più alti livelli del governo britannico. Poco dopo che le bombe volanti iniziarono a cadere, ci si rese conto che, trasmettendo falsi rapporti circa la loro precisione, sarebbe stato possibile indurre i tedeschi ad accorciarne il raggio d'azione, spostando così il Punto medio d'impatto (PMI) a sudest del Tower Bridge, ritenuto il PMI scelto dai tedeschi, in direzione dell'aperta campagna alla periferia di Londra. I tedeschi stessi erano impazienti di avere notizie sui punti di caduta delle bombe e avevano addirittura ordinato a Garbo, prima dell'inizio dei bombardamenti, di lasciare Londra in modo da poterne riferire i risultati rimanendo al sicuro. Gli furono inviati i dettagli di una tecnica di rapporto - Brutus e l'inesistente Tate ricevettero istruzioni simili - che avrebbe permesso di collegare tempi e luoghi dell'esplosione. I britannici intuirono che fornendo i dati giusti circa il momento di arrivo delle bombe ma la località sbagliata - troppo a nord o a ovest - avrebbero potuto far sì che i tedeschi spostassero il PMI, allontanandolo dal centro densamente popolato di Londra verso la periferia, riducendo così il numero delle vittime e l'entità dei danni. Questa linea di condotta fu vivacemente contestata a livello di Gabinetto - non si poteva «giocare a fare Dio», accusò qualcuno -, ma alla fine prevalse, tanto che venne adottata, e pare con successo, anche durante l'offensiva dei razzi V-2. Per quanto possa apparire assurdo, durante l'offensiva delle bombe volanti i tedeschi furono ingannati, più che dagli agenti del Twenty Committee, da un individuo che agiva al di fuori di ogni organizzazione. Di stanza a Madrid, il personaggio noto ai britannici come Ostro vendeva ai tedeschi «fatti» basati sui resoconti dei giornali e sulla sua immaginazione. Si era creato da solo la fama di informatore ed era la classica figura di cui ogni autore di romanzi di spionaggio sarebbe stato fiero. Fra i suoi «prodotti» vi fu un rapporto (creduto) circa la distruzione del Big Ben; le sue informazioni sembrarono confermate da un volo di ricognizione fotografica della Luftwaffe del 6 settembre 1944, il primo effettuato dal gennaio 1941, che permise al Flak-Regiment 155 (W), l'unità di lancio delle bombe volanti, di attribuirsi il merito di tutti i danni rilevati.37 È quasi certo, comunque, che il Twenty Committee abbia contribuito ad allontanare il PMI dei razzi V-2 dall'obiettivo prescelto. Pare che siano stati alcuni rapporti inviati nel mese di ottobre da Treasure, un misterioso agente doppio sotto controllo del Twenty Committee, a convincere i tedeschi a spostare il PMI dalla parte est e centrale di Londra in direzione dell'estuario del Tamigi. La storiografia ufficiale britannica giunge alla conclusione che, se non fosse stato per questa modifica, «probabilmente sarebbero morte 1300 persone in più, 10.000 in più sarebbero rimaste ferite, e 23.000 case danneggiate, per non parlare delle conseguenze sconvolgenti, per l'economia e per il paese, che sarebbero derivate dalla concentrazione dei bombardamenti che i tedeschi ritenevano di compiere fra Westminster e i docks».38 Lo «spionaggio», nel senso popolare del termine, ebbe quindi un ruolo nella resistenza britannica contro la campagna delle armi V. Si trattò, però, solo di un aspetto di uno sforzo informativo molto vario, che comprendeva non solo humint di molti generi diversi - il tradimento anonimo del Rapporto di Oslo, gli agenti doppi, i rapporti della resistenza e lo spionaggio diretto -, ma anche i «mezzi tecnici

nazionali», sotto forma di ricognizione fotografica, oltre che di «sigint» (signal intelligence) e di una notevole mole di analisi teorica. Valutare l'importanza relativa dei diversi elementi della trama informativa non è facile. La rilevanza del Rapporto di Oslo fu evidentemente notevole; anche se poco preciso sotto molti aspetti, indicava la tendenza della ricerca militare scientifica tedesca - in particolare verso le armi guidate e senza pilota - e le sue omissioni erano significative quanto le dichiarazioni. Per esempio non conteneva alcun accenno a un tentativo di sviluppo di armi nucleari da parte della Germania e, considerata l'accettazione tardiva e poco convinta di un programma nucleare da parte dello Stato nazista, da questo punto di vista era preciso. D'altro canto il Rapporto di Oslo, dopo aver suscitato un interesse iniziale, fu in pratica dimenticato per diversi anni dopo il 1939. Venne riesumato solo quando altre informazioni, ricevute alla fine del 1942, misero in allarme i britannici circa le voci sullo sviluppo di armi non pilotate. A quel punto la traccia più importante che fornì fu forse il riferimento a Peenemunde quale base sperimentale. Ad accelerare la ricerca di prove più concrete sulle armi senza pilota fu, così viene da credere secondo i resoconti ufficiali, una coincidenza degna delle migliori pagine di John Buchan. Chi ha letto I trentanove gradini ricorderà che Scudder, l'americano cui viene data la caccia, spiega a Richard Hannay come sia riuscito a individuare la natura diabolica della Pietra Nera, un'organizzazione spionistica tedesca: «Ho avuto il primo sentore in una locanda a Achensee in Tirolo. Questo mi ha spinto a indagare e ho raccolto altri indizi in una pellicceria nel quartiere galizio di Buda, nel Club degli Stranieri di Vienna e in una piccola libreria sulla Racknitzstrasse a Lipsia. Ho completato le mie prove dieci giorni fa a Parigi».39 Secondo la storiografia ufficiale britannica, il primo rapporto concreto circa i «razzi», ricevuto dall'MIó il 18 dicembre 1942, fu inviato da un ingegnere chimico «che viaggiava spesso per conto della sua società». Non viene indicato né il nome né la nazionalità, ma sembra che avesse ascoltato «una conversazione in un ristorante di Berlino fra un certo professor Fauner [l'esistenza di un professor Fauner era nota] della Berlin Technische Hochschule e un ingegnere, Stefan Szenassy».40 Avevano discusso di un razzo che trasportava 5 tonnellate di esplosivo, con un raggio d'azione di 210 chilometri. L'ingegnere chimico, sollecitato dall'MI6, inviò altri due rapporti sulle caratteristiche del razzo, compreso il dettaglio che veniva provato a Swinemùnde (nei pressi di Peenemunde). Il fantomatico «ingegnere chimico» scompare poi dai registri, rafforzando il sospetto, avanzato da numerosi storici della Germania nazista, che il Terzo Reich covasse in seno un numero di simpatizzanti della causa alleata ben maggiore di quanto il rischio di essere scoperti dalla Gestapo facesse pensare. L'ampiezza del processo di «denazificazione», di reintegrazione in incarichi pubblici, di restituzione di capitali registrata dopo il 1945 non può essere spiegata altrimenti.41 Non si sa se questo «ingegnere chimico» abbia ottenuto in seguito qualche riconoscimento, ma l'avrebbe meritato, poiché l'opportuna vicinanza del suo tavolo a quello del «professor Fauner» nel ristorante di Berlino nel dicembre 1942 ebbe come conseguenza diretta la decisione di sottoporre Peenemunde prima a un'accurata ricognizione fotografica, con ripetuti sorvoli, e infine alla grande incursione di bombardieri del 17-18 agosto 1943. È stato detto che l'attacco contro Peenemùnde avrebbe dovuto essere condotto prima, che avrebbe potuto essere organizzato meglio o che avrebbe dovuto essere ripetuto. Questioni di dettaglio: si dovette attendere la metà del 1943 per avere prove fotografiche sufficientemente chiare per

identificare il sito quale centro del programma delle armi segrete tedesche (c'erano altri siti candidati, come Kummersdorf e Rechlin). L'incursione, anche se mancò una parte dell'installazione a causa degli errori di segnalazione, abituali presso il Comando bombardieri, provocò danni tremendi e portò al trasferimento di gran parte del programma di ricerca e produzione in altri luoghi, più remoti e meno vulnerabili, nella Germania centrale e meridionale e nelle zone più interne della Polonia. Ripetere l'operazione, nonostante Peenemùnde fosse rimasto un «obiettivo ricco», sarebbe stato molto costoso. L'incursione del 17-18 agosto 1943 aveva portato alla perdita di 40 aerei su 600, un tasso del 7 per cento che superava notevolmente quello considerato «accettabile» dal Comando bombardieri. In seguito i servizi informativi poterono fare poco. Avevano identificato la minaccia e diretto l'offensiva verso la fonte del pericolo; ma quando i tedeschi, in risposta all'incursione su Peenemùnde, misero al sicuro il loro programma di armi segrete, essi dovettero limitarsi, dopo aver cercato con notevoli sforzi di scoprire la data d'inizio dei bombardamenti, a tentare di mandare fuori bersaglio i tedeschi. In questo ebbero un certo successo, grazie al Twenty Committee. L'onore nella «campagna» delle armi V, se è possibile utilizzare questo termine per una strategia rivolta contro i civili, va ai tedeschi. Sia la V-1, il primo missile da crociera, sia il V-2, prototipo di tutti i missili extratmosferici e dei razzi spaziali, erano in notevole anticipo rispetto a qualsiasi arma aeronautica prodotta dagli Alleati nel periodo 1939-45. Wernher von Braun, che sarebbe poi diventato cittadino americano e sarà ricordato come il «padre del programma spaziale», era uno scienziato geniale. Gli uomini che avevano realizzato la V-1 erano tecnici aeronautici di prima categoria. Se Hitler avesse deciso di affiancare ad altri programmi scientifici quello di sviluppo delle armi nucleari, con le armi V - probabilmente - avrebbe vinto la guerra. Il programma di ricerca nucleare nazista fu suddiviso fra troppi gruppi in competizione tra loro. Non c'erano né un Dornberger, né un von Braun, né una Peenemùnde, e non ci fu mai abbastanza denaro.42 Eppure il mondo si salvò per un pelo. Epilogo L'INTELLIGENCE DOPO IL 1945 Dalla fine della seconda guerra mondiale le operazioni militari sono notevolmente cambiate, soprattutto perché lo sviluppo delle armi nucleari ha di fatto impedito alle superpotenze di combattere quel tipo di guerre su grande scala che sono l'argomento di questo libro. Oggi, poi, sarebbe troppo pericoloso affrontare conflitti di tale portata. Questo non significa che per il genere umano il mondo sia diventato un luogo più sicuro. Anzi, si stima che, dal 1945 in poi, gli scontri armati abbiano provocato la morte di 50 milioni di persone, tante quante ne morirono nel corso della seconda guerra mondiale. Ma la maggior parte di loro sono cadute in combattimenti occasionali e limitati, molti dei quali non meritano neppure di essere elevati al rango di guerra civile. Negli ultimi cinquant'anni, a mietere il maggior numero di vittime non sono stati i metodi bellici o le armi in uso nel 1939-45 - bombardamenti aerei, battaglie tra forze corazzate, incessanti scontri di fanteria -, ma le scaramucce e, molto spesso, i massacri effettuati con armi comuni. Anche nelle poche guerre importanti che ci sono state, le battaglie convenzionali su larga scala sono state scarse e il loro numero si è andato progressivamente riducendo con il passare del tempo. Mentre la guerra di Corea del 1950-53 è stata quasi esclusivamente condotta da eserciti composti da fanteria e mezzi corazzati, al pari delle guerre arabo-israeliane del 1956-73, il principale conflitto degli ultimi cinquant'anni, quello del Vietnam, è stato in pratica una lunga guerra di controinsurrezione, senza che si

sia quasi mai registrato un vero scontro fra gli eserciti. Anche se il conflitto Iran-Iraq del 1980-88 è stato contraddistinto da numerosi combattimenti, l'impiego da parte iraniana di soldati di leva minorenni in attacchi suicidi e la mancanza di equipaggiamenti pesanti la rese una lotta impari, che aveva pochi tratti in comune con le altre guerre del XX secolo. Nel 1991 l'Iraq fu costretto ad abbandonare l'occupazione illegale del Kuwait in seguito alla sconfitta in un'unica battaglia fra corazzati su grande scala, ma non si può dire che il suo esercito, più preoccupato di arrendersi che di tenere il campo, abbia dato battaglia. Lo stesso discorso vale per le sue prestazioni durante la seconda guerra del Golfo del 2003, nella quale l'intelligence ha avuto un ruolo importante nella precoce individuazione dei gangli vitali delle forze armate irachene. A parte questo episodio, la storia militare del dopoguerra registra pochi casi di situazioni influenzate da operazioni d'intelligence come quelle descritte nei capitoli precedenti. I servizi informativi non sono mai stati tanto impegnati, né hanno mai avuto a disposizione tanto denaro, quanto nell'epoca nucleare, eppure la stragrande maggioranza dei loro sforzi e dei loro fondi viene investita nell'avvistamento precoce e nell'ascolto, processi ininterrotti che mirano a garantire la sicurezza e non a ottenere la vittoria in circostanze specifiche o in tempi brevi. La complessa infrastruttura di avvistamento precoce - stazioni radar, sensori subacquei, sistemi satellitari, antenne d'intercettazione radio - è estremamente costosa da costruire, da mantenere e da gestire, così come lo sono i sistemi ausiliari mobili, in particolare i gruppi di volo di sorveglianza aviotrasportata. Il materiale informativo così raccolto, definito dagli specialisti «sigint» (signal intelligence, ossia «informazioni tratte dalle trasmissioni»), che comprende il «comint» (comtnunications intelligence, «informazioni tratte dalle comunicazioni») e l'«elint» (electronic intelligence, «informazioni tratte dalle emissioni elettromagnetiche»), dev'essere processato e interpretato da centinaia di analisti e tecnici informatici. E raro che vengano divulgate notizie sulle caratteristiche e sui risultati della loro attività. Tuttavia, l'opinione pubblica sembra poco interessata a quello che è indubbiamente il settore più significativo dell'intelligence odierna. La complessità degli aspetti tecnici lascia ragionevolmente perplesso anche il più colto dei profani. Solo gli esperti del settore possono sperare di capire ciò che fanno concretamente le agenzie informative. Per un lettore comune interessato all'argomento è tutt'al più possibile seguire, applicandosi, la descrizione del funzionamento della macchina Enigma e del modo in cui è stata violata dai crittoanalisti. Ma i moderni sistemi di cifra, creati applicando alle lettere dell'alfabeto un'enorme quantità di numeri primi, appartengono al mondo dell'alta matematica e sono in grado di sfidare l'attacco anche dei più potenti computer oggi disponibili. Non bisogna quindi meravigliarsi se il mondo dell'intelligence attira l'attenzione solo quando si crea una falla nel sistema di sicurezza, una circostanza dovuta in genere negli ultimi anni alla «defezione» di un agente incapace di resistere alle tentazioni del sesso o del denaro, oppure con limiti caratteriali insospettabili all'epoca del reclutamento. Un vero e proprio stillicidio di scandali di questo tipo, molto tempo dopo la sensazionale scoperta in Gran Bretagna delle «spie di Cambridge», ha investito anche i servizi segreti americani e sovietici, che pure si pensava fossero stati debitamente avvertiti contro analoghi pericoli dagli episodi del «terzo» e «quinto» uomo. La gente è attratta anche dai racconti che dimostrano l'influsso e-sercitato dalla «humint» (human intelligence) sulle operazioni militari recenti o attuali. La humint ha indubbiamente avuto

un ruolo determinante nel successo ottenuto da Israele nel tenere a bada i suoi vicini arabi in quattro guerre, oltre che in conflitti minori e nella costante lotta per la sicurezza, dato che l'immigrazione di ebrei dai paesi limitrofi permetteva il reclutamento nei servizi informativi di persone perfettamente bilingui che, nei paesi di provenienza, potevano essere scambiate per cittadini locali. E comprensibile, quindi, che gli israeliani abbiano mantenuto sui loro successi humint il massimo riserbo. Durante la guerra del Vietnam la CIA condusse contro i vietcong una vasta campagna di destabilizzazione, basata in gran parte sull'assassinio mirato dei loro capi nei villaggi sudvietnamiti. Ebbene, l'Operazione Phoenix è ancora avvolta nel mistero. Alla fine gli Stati Uniti furono sconfitti, eppure sarebbe interessante sapere quale effetto ebbe la suddetta operazione sul loro modo di condurre la guerra. L'unico recente conflitto militare convenzionale di cui è possibile tracciare un quadro ragionevolmente completo del ruolo giocato dall'intelligence in tutte le sue forme - sigint, elint, comint, humint, nonché informazioni fotografiche o basate su immagini - è la guerra delle Falkland, scoppiata nel 1982 fra Gran Bretagna e Argentina. Fin dal XIX secolo i due paesi si sono contesi i diritti di sovranità sulle isole atlantiche delle Falkland, o Malvine, che comprendono remoti territori antartici come la Geòrgia australe, la Terra di Graham e le Shetland australi, e i gruppi delle Orcadi australi e delle Sandwich australi. La scarsa popolazione delle Falkland è esclusivamente britannica (gli altri territori sono praticamente disabitati), ma fra gli argentini vi è l'intima e universale convinzione che quelle terre appartengano a loro. L'Argentina ha una storia politica tormentata. Un tempo paese molto ricco, che nel Novecento ha attirato un gran numero di immigranti, fra i quali italiani poveri in cerca di una vita migliore lontano dall'Europa e una minoranza inglese desiderosa di dar vita a una classe commerciale e professionale, verso la metà del secolo scorso ha subito un profondo declino economico. Il diffuso malcontento ha portato al potere il regime populista peronista, dal nome del suo capo, il colonnello Juan Perón, che, a causa del malgoverno, fu rovesciato negli anni Settanta da un golpe militare. Diventata a sua volta impopolare, la giunta militare decise di risollevare le proprie sorti rinfocolando le rivendicazioni sulle Falkland. La riconquista delle isole era quindi una causa attorno a cui era possibile riunire tutti gli argentini. Ormai da tempo abituata alle pretese argentine, la Gran Bretagna non prese molto sul serio il loro risveglio nel 1981-82. Intanto procedevano i negoziati presso la sede delle Nazioni Unite a New York: non era una questione così pressante e i britannici trovarono gli argentini di umore abbastanza buono. Tuttavia, in gran segreto, la giunta militare guidata dal generale Leopoldo Galtieri aveva già deciso di effettuare un'invasione al massimo entro il mese di ottobre 1982 quando, aveva calcolato, l'ultima unità della Royal Navy presente, il pattugliatore rompighiaccio Endurance, che da tempo attendeva di andare in pensione, sarebbe stata ritirata. Fino al marzo 1982 non era stato condotto nessun approntamento militare e nessuna crisi diplomatica sembrava imminente. Poi, quello che può sembrare un elemento dettato dal caso alterò il corso degli eventi. Una squadra argentina di recupero rottami giunse a Leith Harbour, nella Geòrgia australe, dichiarando di dover smantellare una vecchia stazione baleniera. Questi uomini issarono la bandiera nazionale senza chiedere il permesso per eseguire il loro lavoro alla locale stazione del British Antarctic Survey, l'autorità governativa. Quando questa andò da loro, ammainarono la bandiera ma non regolarizzarono la loro presenza. Il loro capo, Constantino Davidoff, negò sempre di

essere stato appoggiato dalla marina argentina, ma si pensa che prima di sbarcare si sia incontrato con alcuni ufficiali della marina. Dopo il suo sbarco, il ministero degli Esteri britannico ritenne di dover agire, mentre il ministero della Difesa era più riluttante, poiché pensava che un'operazione militare a 13.000 chilometri dalla madrepatria fosse al di fuori delle proprie capacità. Su pressione del ministero degli Esteri il caso fu portato all'attenzione del primo ministro, Margaret Thatcher, che ordinò all'Endurance, con una ridotta aliquota di marines di Stanley, la capitale delle Falkland, di mettersi in navigazione verso la Geòrgia australe e di attendere ordini. L'inatteso invio dell'Endurance allarmò la giunta argentina. Se la squadra di recupero rottami fosse stata ritirata, il prestigio nazionale ne sarebbe stato intaccato; d'altro canto, la presenza dell'Endurance li sfidava a un'azione militare che avevano previsto di effettuare solo diversi mesi dopo. Gli argentini tentennarono, prima inviando una nave militare a recuperare la maggior parte degli uomini di Davidoff, poi inviandone un'altra con un reparto di marines per «proteggere» gli altri. Adesso toccava al governo britannico tergiversare. Cercò indicazioni sulle reali intenzioni degli argentini dai propri servizi informativi e da quelli americani. I segnali non erano chiari. Le ristrettezze di bilancio avevano portato a una riduzione del personale della stazione del Secret Intelligence Service (MI6) di Buenos Aires; le informazioni sigint che il Government Communications Headquarters (GCHQ), la Central Intelligence Agency (CIA) americana e le sue organizzazioni consorelle, e la National Security Agency (NSA) riuscirono a fornire non chiarirono la situazione. Le agenzie britanniche avevano stretti rapporti di cooperazione con quelle americane, basati su un cospicuo scambio di materiale di reciproca utilità, ma la CIA dipendeva dall'MI6 per la humint, mentre sia il GCHQ sia l'NSA erano confusi dal volume di traffico radio improvvisamente prodotto nell'Atlantico meridionale dalle unità navali argentine e da quelle cilene. Le due marine, infatti, stavano conducendo una delle loro usuali esercitazioni su larga scala. Per una settimana la Gran Bretagna non seppe che cosa fare. Aveva deciso che non avrebbe tollerato nessun ulteriore intervento argentino nei suoi territori nell'Atlantico meridionale, ma era restia a adottare qualsiasi misura che potesse provocare una reazione argentina. La decisione le fu di fatto tolta di mano. Il 26 marzo la giunta militare, sotto la pressione delle manifestazioni di piazza contro il programma d'austerità economica da essa varato, ma ancor più spaventata dalla reazione dell'opinione pubblica di fronte a quello che sarebbe sembrato un cedimento alla protesta diplomatica britannica per la vicenda della Geòrgia australe, decise di anticipare i tempi dell'invasione e, all'improvviso, diede il via all'operazione. Le Falkland erano di fatto indifese. Su una popolazione di 1800 persone, 120 uomini appartenevano alla Falklands Islands Defence Force, ma erano scarsamente addestrati ed equipaggiati unicamente con armi leggere. La presenza militare ufficiale britannica era rappresentata dal Naval Party 8901, un distaccamento di 40 Royal Marines, il cui numero era da poco raddoppiato per l'arrivo dei rimpiazzi. A parte l'Endurance, che in quel momento si trovava nell'Antartico, non vi erano altre navi militari in tutto l'emisfero australe. La flotta argentina, che all'alba del 2 aprile stava per dare il via allo sbarco, non poteva quindi essere respinta, anche se venne brevemente contrastata. Il Naval Party 8901, numericamente ridotto dall'invio di 12 uomini per rinforzare il presidio della Geòrgia australe, ricevette l'ordine di difendere l'aeroporto e il porto dal governatore Sir Rex Hunt, avvertito da Londra che una forza d'invasione si trovava in mare. Quando un'avanguardia

di 150 commando argentini prese terra, la ingaggiarono e, in uno scontro a fuoco nei pressi della residenza del governatore, uccisero due soldati. Tuttavia, Sir Rex Hunt capì ben presto che la situazione era disperata e, due ore dopo, ordinò la resa. Di lì a poco iniziò lo sbarco di 12.000 soldati argentini, mentre la forza aerea assumeva il controllo dell'aeroporto. A Londra la notizia provocò immediatamente una grave crisi politica. Il 2 aprile, un venerdì, fu convocata per il giorno seguente una seduta straordinaria del Parlamento, che di norma nei fine settimana chiude i battenti. A Westminster tutti ritenevano che, se il governo non fosse stato in grado di dimostrare la sua volontà e capacità di affrontare gli argentini, avrebbe dovuto dimettersi. Fortunatamente per lei, Margaret Thatcher - una donna che aveva una volontà ferrea, ma che non dimostrò mai potere decisionale - aveva già preso alcune misure precauzionali. Messa in allarme dall'enorme volume di traffico radio argentino, il lunedì precedente, 29 marzo, aveva ordinato a un sottomarino di mettersi in navigazione alla volta dell'Atlantico meridionale. Cosa ancor più importante, e che si sarebbe rivelata decisiva nell'intera vicenda delle Falkland, il mercoledì sera aveva ordinato l'approntamento di una task force navale e terrestre in grado di partire immediatamente per l'Atlantico meridionale. Il suo desiderio di riconquistare le Falkland non fu mai messo in dubbio, ma a farla decidere fu l'arrivo nel suo ufficio presso la Camera dei Comuni, dove si stava consultando con i suoi ministri, del Primo Lord del mare, ammiraglio Sir Henry Leach, che le diede il suo parere professionale. Secondo lui, la Gran Bretagna aveva la forza per organizzare una tale operazione e la marina era pronta a partire entro il fine settimana successivo. E al primo ministro assicurò anche la vittoria. Tornata nel suo ufficio, la Thatcher inviò il seguente messaggio: «La task force deve prepararsi e partire». I suoi primi elementi mollarono gli ormeggi lunedì 5 aprile, mentre la componente terrestre veniva rapidamente riunita in Gran Bretagna e sarebbe partita poco dopo. La punta avanzata era formata da 3 sottomarini, due dei quali a propulsione nucleare, che sarebbero stati seguiti, nel corso delle settimane successive, da 2 portaerei, con a bordo 20 aerei Harrier e 23 elicotteri, 23 fra cacciatorpediniere e fregate, 2 navi anfibie, 6 navi da sbarco, 75 navi da trasporto, che andavano dalle grosse navi passeggeri ai pescherecci, e 21 petroliere. La maggior parte dei trasporti e delle petroliere era «presa dal commercio», ossia noleggiata o requisita dalla marina mercantile. I reparti che dovevano imbarcarsi erano costituiti dall'intera 3a Commando Brigade (40°, 42° e 45° Commando Royal Marines, 29° Commando Regiment Royal Artillery e 59° Commando Squadron Royal Engineers), cui erano aggregati il 2° e 3° battaglione del Parachute Regiment, 2 plotoni di corazzati leggeri dei Blues and Royals, 13 plotoni contraerei, il reggimento logistico dei Commando e il gruppo elicotteri della brigata. Vi era anche un'ampia componente di forze speciali, comprendente 3 sezioni dello Special Boat Squadron (SBS) e 2 squadroni dello Special Air Service (SAS). Più tardi sarebbero seguiti la 5a Infantry Brigade (2° Scots Guards, 1° Welsh Guards e 1°/7° Gurkha Rifles) con elementi di artiglieria ed elicotteri. La Royal Air Force schierò elementi di 17 gruppi di volo dotati di caccia, bombardieri, elicotteri, velivoli da ricognizione e aerocisterne per il rifornimento in volo. Il rifornimento, in aria e sul mare, era un requisito essenziale, dato che la task force avrebbe operato senza una base terrestre più vicina dell'isola Ascensione, in mezzo all'Atlantico. Finché l'aeroporto di Stanley non fosse stato riconquistato, il rifornimento in volo non era così vitale, giacché i voli a lungo raggio

sopra l'Atlantico non potevano essere numerosi. Tuttavia, il rifornimento di carburante e di tutto quanto serviva alle navi da guerra doveva avvenire nel corso della navigazione. La preparazione della task force fu una corsa contro il tempo, non solo per la necessità di affrontare quanto prima gli argentini con una risposta armata, ma anche a causa della stagione: alla fine di giugno, nell'Atlantico meridionale sarebbe iniziata la stagione invernale e il clima subartico avrebbe costretto a ritirarsi dalla regione. Tutto, dal completamento della manutenzione in bacino alla fornitura dell'abbigliamento invernale a ogni soldato, doveva essere fatto il più rapidamente possibile. All'inizio sembrava proprio che non si sarebbe riusciti a soddisfare tutte le esigenze. Non era soltanto il ritmo della preparazione materiale che doveva essere forzato, ma anche la pianificazione e la raccolta di informazioni. Le due cose, infatti, erano intimamente connesse e interdipendenti. In quella regione la Gran Bretagna non aveva basi né alleati. Il Cile, da tempo in cattivi rapporti con i vicini argentini, era disposto a dare una mano, ma non poteva rischiare di schierarsi apertamente a fianco della Gran Bretagna, anche perché molte altre nazioni sudamericane appoggiavano le rivendicazioni argentine sulle Falkland, non foss'altro che per solidarietà regionale. Come sarebbe stata combattuta quella campagna? Vi sarebbe stato ovviamente uno sbarco anfibio, che però avrebbe dovuto essere lanciato dalle navi della task force anziché dalla terraferma. Ciò implicava non solo che le navi si avvicinassero alle isole, almeno finché i soldati non avessero raggiunto la terraferma, ma anche che avrebbero dovuto rimanere nei pressi durante il giorno in modo che i velivoli delle portaerei potessero fornire il loro supporto. La cosa preoccupante era che le isole, pur essendo a oltre 600 chilometri dalla costa argentina, non erano abbastanza lontane per essere fuori dal raggio d'azione degli aerei nemici basati a terra, sicché i soldati, una volta sbarcati, sarebbero stati esposti agli attacchi aerei. E, cosa ancor più preoccupante, anche le navi da guerra e da trasporto sarebbero state in pericolo, eccetto che di notte quando avrebbero potuto allontanarsi verso est nell'immensa superficie dell'oceano. Quanto grave era il rischio? A questa domanda, sia all'inizio della campagna sia durante il suo svolgimento, era estremamente difficile dare una risposta. In Gran Bretagna nessuno lo sapeva veramente, anche perché non vi era proprio nessuno che sapesse qualcosa di utile sulle forze armate argentine. Per ragioni economiche il Secret Intelligence Service (MI6) aveva chiuso tutti i suoi uffici in Sudamerica salvo quello di Buenos Aires, ma il suo capo era troppo impegnato per raccogliere informazioni che non fossero strettamente politiche. Gli addetti militari di marina, esercito e aeronautica, che avrebbero dovuto riferire dati sulle corrispettive forze argentine, negli anni precedenti erano stati impiegati più che altro come venditori per le industrie della difesa britanniche, e perciò avevano la scusa pronta (di fatto la nomina a addetto costituiva una sorta di premio alla carriera, un regalo d'addio per una vita irreprensibile). Questo non riguardava solo l'Argentina, era la regola generale. Solo gli ufficiali assegnati in Unione Sovietica avevano il compito di acquisire informazioni e avevano le doti e l'addestramento per farlo. La raccolta di informazioni in una società sufficientemente aperta come l'Argentina non era un'attività complessa né incompatibile con lo status diplomatico. Le riviste delle forze armate, di facile reperibilità, contenevano preziosi frammenti di informazioni che, se opportunamente accostati, avrebbero fornito in tempi brevi l'ordine di battaglia; lo stesso valeva per i quotidiani locali, per i loro articoli sugli uomini e le funzioni delle unità militari di stanza nel posto.

Anche le note storiche sulle forze armate erano fonti preziose, giacché i reparti hanno la tendenza a occupare la stessa caserma per decenni. Gli eserciti e le marine sono entità relativamente immutabili, e a chi voglia farsi un'idea della loro organizzazione rivelano quasi sempre la loro sede, forza o funzione, senza bisogno di un'indagine specializzata dei servizi di intelligence. Insomma, nell'aprile 1982 gli archivi del Defence Intelligence Service di Londra avrebbero dovuto contenere numerosi e dettagliati rapporti sulla marina, l'esercito e l'aeronautica argentini. Invece non era così: lo scaffale era quasi vuoto. Restava solo il vergognoso e affrettato elenco stilato dagli ufficiali della task force delle ricerche condotte nelle biblioteche pubbliche consultando opere come il Jane's Fighting Ships e il Military Balance dell'Istituto di studi strategici, nelle quali non avevano trovato granché. Il Military Balance non riservava più di due o tre pagine a una nazione delle dimensioni dell'Argentina, mentre il Jane's Fighting Ships è in sostanza un album fotografico. Inoltre, siccome la più importante nave da guerra argentina, la portaerei Veinticinco de Mayo, era l'ex HMS Venerable britannica, davvero veneranda essendo stata varata nel 1943, e tre dei suoi caccia più grossi erano di costruzione o progettazione britannica, il Jane's poteva dire ben poco che i britannici non sapessero già. I marines e i soldati dell'esercito che consultarono il Military Balance dovevano essere rimasti ancor più frustrati. Dato che si limitava a elencare i numeri delle unità e le quantità dei sistemi d'arma in sezioni separate, non era possibile farsi un'idea delle capacità delle varie unità, delle quali peraltro non venivano specificati né il nome né le sedi stanziali in tempo di pace. Nei giorni frenetici dell'aprile 1982 tali omissioni avrebbero potuto indurre in gravi errori. Le tre migliori unità dell'esercito argentino erano la 6a, 8a e 9a brigata da montagna (per inciso, Perón era un ufficiale della fanteria da montagna) che, dato il loro addestramento e la loro abitudine ai climi freddi, sembravano la scelta migliore per la missione alle Falkland. Tuttavia, poiché la giunta temeva che il Cile potesse approfittarne per rafforzare la propria posizione nella contesa regione di Capo Horn, aveva lasciato le brigate da montagna nelle loro sedi e aveva deciso di mobilitare dai confini caldi con l'Uruguay unità di minore qualità. Si sa che il GCHQ aveva intercettato il traffico radio delle brigate da montagna, traendone la conferma che, mentre la flotta d'invasione stava prendendo il mare, esse si trovavano ancora nel profondo Sud. Cosa di cui invece erano all'oscuro gli ufficiali della task force, le cui conoscenze della sede e delle capacità dei potenziali avversari erano interamente basate sulle scarne informazioni pubblicate. Anche la marina era quasi altrettanto male informata. L'ammiraglio Sandy Woodward, che comandava le unità da guerra e da trasporto da bordo della vecchia portaerei Kermes, aveva un'idea vaga del rischio che stava correndo. Quest'ultimo era costituito da tre fattori: l'attacco da parte degli aerei argentini basati a terra, alcuni dei quali erano attrezzati per lanciare l'Exocet, il missile di costruzione francese (di cui erano dotate anche alcune delle navi di Woodward) in grado di volare a pelo d'acqua, difficile da ingannare con le contromisure elettroniche e dagli effetti letali se riusciva a colpire il bersaglio; la flotta di superficie argentina, che si sapeva essere in mare grazie alle intercettazioni radio e che era articolata in due gruppi organizzati rispettivamente attorno alla Veinticinco de Mayo e all'ex incrociatore pesante americano Belgrano, così schierata per effettuare una manovra a tenaglia; i sottomarini argentini. Si sapeva che i sottomarini a propulsione diesel erano difficili da individuare ma si riteneva che potessero essere tenuti a bada dai sottomarini nucleari britannici che operavano in

zona; la flotta di superficie era stata ammonita a non entrare nella «zona di esclusione» tracciata dai britannici attorno alle isole perché, se lo avesse fatto, sarebbe stata attaccata (non lo fece, ma venne attaccata ugualmente dal sottomarino HM Conqueror, che affondò il Belgrano); si sperava di sventare la minaccia degli Exocet posizionando cacciatorpediniere e fregate, nel ruolo di picchetti radar, fra le isole e l'Argentina per fornire un avvistamento precoce, «ingannando» eventuali missili che fossero riusciti a passare con il lancio delle chaff* Di fatto, i due sottomarini diesel argentini non riuscirono ad attaccare la task force; la flotta di superficie, in parte inabilitata a causa del malfunzionamento di alcuni equipaggiamenti a bordo della Veinticinco de Mayo, si allontanò dalla zona di esclusione e, dopo l'affondamento del Belgrano, ritornò in porto. Gli aerei armati di Exocet inflissero invece gravi danni alla task force e, insieme a quelli che sganciarono armamento più convenzionale, sfiorarono una vittoria navale che avrebbe garantito il possesso delle Falkland e umiliato i britannici per i successivi decenni. L'Exocet argentino lanciato dall'aria, una versione modificata del modello marittimo nota come AM-39, era montato sui velivoli Super Etendard, forniti come il missile dalla Francia. I britannici ritenevano correttamente che l'Argentina avesse solo 5 AM-39, mentre sbagliavano nel pensare che avesse un unico Super Etendard (in realtà ne aveva 5). Tanto importante quanto l'accoppiata aereo-missile era l'aereo da ricognizione marittima che avvertì i Super Etendard nella loro base di Rio Grande della presenza della task force all'interno del raggio d'attacco. L'SP-2H Neptune era un vecchio aereo americano che aveva la capacità di rimanere a lungo oltre la linea dell'orizzonte visibile tenendo sotto osservazione radar i britannici e di salire rapidamente in quota a intervalli regolari. I Super Etendard, una volta diretti verso l'obiettivo, volavano a pelo d'acqua, al di sotto della copertura radar britannica, finché non si trovavano sufficientemente vicini perché l'Exocet potesse colpire. I piloti dovevano fare quota solo una o due volte, e per pochi istanti, giusto il tempo perché i loro radar acquisissero i bersagli e programmassero automaticamente la traiettoria dei missili. Dopo essere stato lanciato, l'Exocet si manteneva a bassissima quota sul pelo dell'acqua grazie all'altimetro di bordo per poi dirigersi sulla nave bersaglio seguendo il fascio del proprio radar. L'ammiraglio Woodward e il suo stato maggiore avevano ricevuto l'informazione errata secondo cui il raggio d'azione dei Super Etendard era di 680 chilometri, troppo limitato per poter raggiungere la task force a est delle isole. In realtà, rifornendosi da una delle due aerocisterne argentine KC-130, erano in grado di portarsi in posizione di lancio. Il 4 maggio, due giorni dopo l'affondamento del Belgrano, due Super Etendard, decollati da Rio Grande, si avvicinarono alla task force (il Neptune che li guidava era stato avvistato dai radar britannici, ma si pensava fosse alla ricerca dei superstiti del Belgrano). Il Glasgow e il Coventry, schierati come picchetti radar a ovest della task force, rilevarono gli echi degli aerei attaccanti quando questi fecero quota sopra l'orizzonte per correggere la loro rotta di avvicinamento finale. Le navi britanniche lanciarono le chaff ed entrambi gli Exocet, che volavano a un paio di metri sopra il livello del mare, deviarono dalla rotta originaria seguendo le indicazioni del loro sistema di guida. In quel momento lo Sheffield, a oltre 30 chilometri di distanza, stava trasmettendo via satellite e ciò gli impedì sia di sentire l'allarme lanciato dalle due unità gemelle sia di impiegare il radar di bordo. Il suo equipaggio, ignaro del pericolo imminente, non lanciò le chaff né effettuò alcuna altra manovra. La nave fu colpita nella sala macchine prodiera da

uno degli Exocet che, pur non esplodendo, innescò un terribile incendio. Dopo che numerose vite erano andate perdute, l'unità venne abbandonata. La comparsa della minaccia degli Exocet ebbe un effetto determinante sia sulla gestione della campagna sia sullo sforzo informativo che la supportava. L'ammiraglio Woodward fece immediatamente allontanare la task force a est delle isole, dove sarebbe rimasta fino all'inizio degli sbarchi il 21 maggio. Contemporaneamente il comando interforze di Northwood, dal quale veniva diretta l'Operazione Corporate, com'era stata denominata in codice la campagna, diede il via a una frenetica ricerca di mezzi per aumentare la raccolta di informazioni e per sventare la minaccia aerea argentina. Non mancavano certo informazioni derivanti dalle trasmissioni. L'esercito, la marina e l'aeronautica argentini producevano un elevato volume di traffico che veniva intercettato non solo dal GCHQ, attraverso la sua stazione di intercettazione di Two Boats sull'isola Ascensione, camuffata da agenzia della Cable and Wireless Company, ma anche dall'NSA, dato che l'intelligence americana aveva deciso di offrire ai suoi partner britannici il pieno appoggio in quel momento di bisogno, e dalla stazione d'intercettazione neozelandese di Waiouru.1 Gli Stati Uniti fornirono anche con generosità le informazioni ricavate dai satelliti. Il National Reconnaissance Office (NRO) aveva in funzione tre sistemi (White Cloud, KH-8 e KH-11) che potevano fornire sia immagini sia dati elettronici, nonché informazioni raccolte dai sorvoli occasionali degli aerei da ricognizione d'alta quota SR-71. Il limite dell'utilità della sorveglianza dall'alto era dato, in primo luogo, dalla sua intermittenza - White Cloud effettuava solo due passaggi al giorno - e, in secondo luogo, dal fatto che le informazioni diventavano effettivamente disponibili quando ormai era troppo tardi per servirsene. La sorveglianza dall'alto avrebbe potuto avvertire che la flotta argentina stava prendendo il mare, in modo che il governo potesse inviare un ultimatum; ma dopo che la flotta era arrivata, poteva fornire poche altre informazioni utili. Fu questa, fra le altre cose, la ragione per cui il comando di Northwood decise, dopo lo shock del primo attacco con i missili Exocet, di passare dai metodi di controspionaggio passivi a quelli attivi. Dato che i sistemi di allertamento tradizionali - comprese le informazioni dei satelliti - non erano riusciti a prevenire la minaccia, il ministero della Difesa ricevette l'ordine di attivarsi per eliminare il pericolo alla fonte. Le forze speciali britanniche sarebbero state impegnate per trovare e distruggere le unità Exocet nelle loro sedi stanziali. Le forze speciali sono un contributo tipicamente britannico al potenziale bellico contemporaneo. Traggono le loro origini dalla direttiva di Winston Churchill del luglio 1940 per «mettere l'Europa a ferro e fuoco», la cui immediata conseguenza fu la creazione dello Special Operations Executive (SOE). Il primo ministro britannico era convinto, anche se poi il piano si sarebbe rivelato mal congegnato, che operazioni militari clandestine condotte da parte di truppe irregolari nei territori europei occupati dalla Germania avrebbero potuto minare dall'interno la potenza nazista. Riteneva che tale compito dovesse essere eseguito da patrioti locali, armati e consigliati da agenti britannici. Il piano di Churchill servì soprattutto a ricostruire l'orgoglio nazionale delle popolazioni europee sconfitte, ma si dimostrò scarsamente proficuo sul piano militare. La sua idea di costituire formazioni irregolari ebbe però un risultato indiretto, che avrebbe cambiato per sempre le modalità di impiego delle forze armate. Stimolato dall'idea del SOE, nel periodo centrale della seconda guerra mondiale lo stato maggiore dell'esercito britannico si orientò verso la creazione di proprie forze irregolari, addestrate ed

equipaggiate per operare all'interno del territorio nemico. Le prime unità di questo tipo, organizzate per ordine diretto di Churchill, furono i commando, forze d'incursione destinate a essere infiltrate dal mare. Il Parachute Regiment, addestrato ed equipaggiato per lanciarsi dagli aerei dietro le linee nemiche, ne era l'equivalente aviotrasportato. Nel 1940-42 le idee base del SOE, dei commando e del Parachute Regiment ispirarono ad alcuni ufficiali anticonformisti delle forze britanniche in Medio Oriente un concetto originale: anziché reclutare civili per farne soldati irregolari, avrebbero potuto trasformare in irregolari dei militari di professione. Il risultato fu la creazione di una serie di unità non convenzionali, il Long Range Desert Group, la Popski Private Army, il Levant Schooner Squadron, lo Special Air Service. Al termine del conflitto la maggior parte di questi corpi furono sciolti e ne sopravvissero solo i romanzeschi ricordi. Lo Special Air Service (SAS), invece, ebbe un destino diverso. Durante la guerra aveva conseguito notevoli successi, attaccando aerocampi in settori apparentemente tranquilli del deserto e individuando obiettivi in Europa continentale. Malgrado il suo scioglimento nel 1946, fu ricreato nel 1948 - con il nome di Malayan Scouts - per condurre operazioni clandestine contro i terroristi comunisti nella giungla malese e in seguito gli furono affidati altri compiti. Oltre a fungere da braccio irregolare delle forze regolari nelle operazioni convenzionali, negli anni Ottanta era diventato lo strumento con il quale, operando spesso come agente del governo, l'esercito conduceva operazioni clandestine contro il terrorismo e la criminalità organizzata all'interno e all'esterno del Regno Unito. Di dimensioni ridotte - le modalità di reclutamento estremamente selettive ne limitavano l'organico a circa 400 uomini -, la sua efficacia era spropositata rispetto alla consistenza numerica. Una delle funzioni in cui eccelleva era l'osservazione clandestina. Gli operatori del SAS imparavano a infiltrarsi in uno scenario e a scomparirvi, «rimanendo acquattati» in «nascondigli» per diversi giorni e sopravvivendo in mezzo a enormi disagi per riportare al ritorno informazioni dirette sulla localizzazione e sulle attività del nemico. Il comando di Northwood decise fin dall'inizio dell'Operazione Corporate che, a causa della carenza di informazioni derivanti dalle intercettazioni radio e dalla sorveglianza dall'alto, sarebbe stato essenziale infiltrare dei distaccamenti del SAS per osservare e riferire. Queste missioni sarebbero state ben presto ampliate fino a comprendere attacchi diretti contro le posizioni nemiche esposte che venivano considerate una seria minaccia al successo dell'operazione. Una di queste operazioni fu decisa fin dall'inizio delle ostilità. La presenza argentina nella Geòrgia australe, nonostante questa si trovasse a circa 1300 chilometri dal gruppo delle Falkland, era considerata un affronto, ma dopo poco si capì che presentava anche un'opportunità. Durante il lungo periodo di preparazione, mentre nei mesi di marzo e aprile la task force si dirigeva a scaglioni verso sud, il governo britannico avvertiva con sempre maggior urgenza la necessità di calmare l'inquietudine popolare con la notizia di un successo militare. La riconquista della Geòrgia australe avrebbe soddisfatto questo bisogno. Un reparto misto di Royal Marines e uomini del SAS s'imbarcò quindi sulla HMS Antrim e mosse verso l'obiettivo. In condizioni meteorologiche estreme e con equipaggiamento inadeguato, alla fine il reparto sbarcò, evitando per un soffio un disastro, e portò a termine la sua missione fra il 21 e il 24 aprile. I militari argentini, che avevano preso il posto dei commercianti di rottami, si arresero quasi subito. I marines e il SAS non subirono perdite, anche se molti di loro rischiarono in diverse occasioni di morire a causa di incidenti. Dopo

l'incursione nella Geòrgia australe il SAS, con il suo equivalente dei marines, lo Special Boat Squadron (ora Service), fu destinato direttamente alle operazioni preliminari nelle Falkland. In una fase successiva ebbe anche un ruolo pienamente operativo nei combattimenti e cercò di condurre numerosi tentativi di infiltrazione, ancor oggi misteriosi, nel territorio dell'Argentina continentale, allo scopo non solo di fornire un avvertimento precoce degli attacchi aerei argentini, ma anche di impedirli con incursioni di sorpresa. La prima importante missione delle forze speciali fu quella contro le isole Falkland, compiuta all'inizio di maggio. Sei distaccamenti dello Special Boat Squadron (SBS) e 7 pattuglie da quattro uomini del SAS furono trasferite in elicottero dalle navi: gli SBS avevano il compito di individuare le spiagge per lo sbarco, il SAS quello di acquisire informazioni sullo schieramento argentino. Una pattuglia del SAS si appostò a Bluff Cove, che sarebbe stata poi scelta come zona di sbarco sussidiaria sulla costa occidentale di Falkland orientale, l'isola maggiore; una a Darwin, nei pressi di San Carlos, la zona di sbarco iniziale e principale; tre in una zona sovrastante Stanley, la capitale di Falkland orientale; due sulla semidisabitata isola di Falkland occidentale. Fu qui che il SAS fece scorrere il primo sangue. Il 14 maggio, 45 uomini del D Squadron, guidati a destinazione da una pattuglia infiltrata tre giorni prima, atterrarono in elicottero per attaccare l'aviosuperficie dell'isola Pebble, dove l'aeronautica argentina aveva schierato undici aerei d'attacco al suolo Pucara, difesi da un centinaio di uomini. Le pattuglie del SAS erano accompagnate da osservatori avanzati del 29° Commando Regiment Royal Artillery, incaricati di dirigere il tiro delle fregate che si trovavano al largo. Durante il bombardamento il SAS sistemò le cariche esplosive che distrussero tutti gli aerei nemici e si ritirò senza subire perdite, dopo avere ucciso un ufficiale argentino e ferito due dei suoi uomini. Seguirono due azioni indipendenti condotte dalle forze speciali: la prima ebbe luogo il 21 maggio, il giorno dello sbarco principale a San Carlos, e aveva come obiettivo la conquista di Fanning Head, un rilievo che dominava i punti d'approdo; la seconda il 25-27 maggio, per acquisire il controllo dei punti di osservazione sul monte Kent, che domina Stanley. Entrambe ebbero pieno successo. A Fanning Head gli argentini furono respinti dall'SBS che, nel periodo precedente lo sbarco principale, aveva inviato pattuglie anche nella baia di Campa Menta, a Eagle Hill, Johnson's Harbour, San Carlos e Porto San Carlos.2 Il 20 maggio una pattuglia del SAS aveva inflitto un duro colpo alle capacità argentine di schierare i propri uomini contro la testa di sbarco una volta consolidata, scoprendo una base elicotteri nemica e distruggendo i quattro Chinook e Puma che vi si trovavano in attesa. I due reparti, il 22° SAS e l'SBS, continuarono a partecipare alle operazioni sulle isole anche dopo gli sbarchi, fino alla resa argentina il 14 giugno. Tuttavia, dopo il 4 maggio, quando lo Sheffield fu affondato da un Exocet, il pensiero dominante di coloro che controllavano le forze speciali era di usarle in modo che potessero fornire un allarme precoce sulle incursioni degli Exocet oppure eliminare i Super Etendard che li lanciavano. In entrambi i casi era necessario sbarcare sul territorio continentale dell'Argentina. Nella notte fra il 17 e il 18 maggio fu fatto un tentativo di infiltrare un distaccamento di sorveglianza del SAS con un elicottero nei pressi della base di Rio Grande: la sua missione era di valutare la situazione delle difese nemiche e quindi ripiegare in territorio cileno, dov'erano stati effettuati degli approntamenti per riceverlo. Subito dopo l'atterraggio il pilota ritenne che il suo velivolo fosse stato avvistato e che

doveva quindi fuggire in Cile. Dopo un volo precipitoso verso ovest, sbarcò gli uomini del SAS affinchè attraversassero il confine a piedi, dopodiché atterrò in territorio cileno e incendiò il velivolo. Il pilota e i due membri dell'equipaggio furono poi rimpatriati, dopo aver giustificato in modo poco convincente la loro presenza nello spazio aereo cileno con il fatto che si erano persi. Gli invasori del SAS furono trovati da un agente di collegamento sotto copertura e trasferiti a Santiago, dove rimasero nascosti fino al termine del conflitto.3 La seconda parte del piano per eliminare i Super Etendard a Rio Grande fallì perché coloro che erano stati incaricati della missione giunsero alla conclusione che sarebbe terminata in un disastro. Il piano prevedeva l'impiego di 3 plotoni (45 uomini) che avrebbero effettuato un atterraggio d'assalto da bordo di un aereo C-130 Hercules, sopraffatto i difensori, distrutto i Super Etendard, ucciso i piloti, che si sperava di sorprendere nei loro alloggi, e quindi si sarebbero avviati rapidamente attraverso il paese verso il neutrale Cile. Gli aspetti diplomatici dell'operazione erano dubbi, così come la sua realizzazione pratica. La fiducia dei militari non fu certo rinsaldata dalla scoperta che le sole mappe della regione disponibili erano datate 1939 oppure erano state fotocopiate dal The Times Atlas. Al briefing finale prima della partenza dall'Inghilterra, due sottufficiali di grande esperienza dichiararono che avrebbero preferito non partire, un caso apparentemente senza precedenti nella storia del SAS. Di fronte alle loro perplessità, l'ufficiale più alto in grado si sentì in dovere di annullare l'operazione e mettere in libertà gli altri soldati. Alcuni sostennero che i dissenzienti avrebbero dovuto essere congedati, mentre altri riconobbero che la ragione era dalla loro parte.4 Il motivo per cui gli addetti ai piani avevano preparato l'operazione, ancorché fosse noto che era ai limiti del rischio estremo, fu dimostrato il 25 maggio quando due Super Etendard, dopo aver fatto rifornimento in volo a nord delle isole, si avvicinarono alla flotta da una direzione inattesa e lanciarono i loro Exocet. Il primo fu ingannato da una chaffe cadde in mare, ma il secondo, attratto dalla grossa sagoma della nave portacontainer Atlantic Conveyor, andò a segno. La Conveyor s'incendiò e affondò, portando con sé una gran quantità di equipaggiamenti vitali, fra i quali 3 elicotteri per trasporto truppe Chinook e 10 Wessex, che avrebbero dovuto trasportare la fanteria fino a Stanley. La loro perdita costrinse la fanteria a camminare, rimandando quindi di parecchio la fase finale della campagna terrestre. Tuttavia, dopo l'attacco contro la Conveyor agli argentini rimaneva un solo Exocet. Inoltre, durante gli aspri scontri fra la task force e le unità aeree nemiche dotate di armamento convenzionale, svoltisi fra il 21 e il 23 maggio, erano stati distrutti 23 aerei argentini, che fecero salire le perdite a un terzo della forza di cui disponeva la giunta militare. Nel corso della campagna i piloti argentini si erano battuti con grande coraggio e insospettabile abilità, ma nella battaglia aerea sopra le acque di San Carlos avevano perso. Avrebbero ottenuto ancora un successo spettacolare, l'8 giugno a Bluff Cove, ma a quel punto le forze di terra britanniche erano schierate sulle alture sovrastanti Stanley, la cui guarnigione argentina cominciava già a mostrare di essere in procinto di capitolare. Vi sono voci, non verificate né confermate, che la capacità di difesa della task force dagli attacchi aerei fosse stata aumentata nel corso del mese di maggio dall'infiltrazione di un'altra missione di sorveglianza del SAS, non individuata, nell'Argentina continentale e dallo schieramento al largo delle coste dei sottomarini nucleari nel ruolo di picchetti radar.5 Di certo, l'intero quadro della natura del sistema di allarme precoce britannico durante le tre settimane di intensi combattimenti, fra il 21

maggio e il 14 giugno, non è mai stato rivelato. Il successo non può essere stato originato solo dalla fortuna, visto che la copertura aerea era scarsa (solo 36 Harrier prima delle perdite) e le difese missilistiche della flotta frammentarie. La notevole entità delle perdite infritte agli argentini, ivi inclusi 31 Skyhawk e 26 Mirage, sembra essere frutto di un sistema di allarme più sistematico ed efficace di quanto la sola fortuna avrebbe consentito.6 La task force subì due gravi sconfitte sul piano informativo, entrambe imputabili a errori umani. Durante la campagna sussidiaria per la riconquista della Geòrgia australe, una serie di tentativi di recupero di elementi del SAS da una posizione resa insostenibile dalle terribili condizioni climatiche antartiche non si trasformò in un disastro solo quando un terzo elicottero riuscì, contro ogni aspettativa, a raccogliere sia gli uomini del SAS sia gli equipaggi dei due elicotteri schiantatisi nel corso dei precedenti tentativi di recupero. La missione era stata lanciata soltanto perché un ufficiale dell'esercito con esperienze di esplorazione nella Geòrgia australe aveva assicurato che era fattibile; quell'episodio fornì il duro avvertimento che le informazioni degli esperti possono essere inesatte tanto quanto qualsiasi altro tipo d'informazione. Il secondo insuccesso fu ancora più grave. Nelle prime fasi della campagna un Sea Harrier dell'Invincible fu abbattuto durante un attacco contro la base dei Pucara sull'isola di Falkland occidentale (4 maggio) e sul corpo del pilota un ufficiale del servizio informazioni argentino trovò gli appunti di un briefing che, una volta decifrati, rivelarono le posizioni dalle quali la flotta stava operando a est delle Falkland. Fino a quel momento essa era riuscita a nascondersi al nemico nella vastità dell'oceano, pur rimanendo abbastanza vicina per combattere quella che si sperava sarebbe stata una lotta vittoriosa per ottenere la superiorità aerea sopra le isole. Dopo il 4 maggio, la stessa data in cui lo Sheffield venne affondato da un Exocet, l'ammiraglio Woodward fu costretto a ritirare la flotta al di fuori del raggio d'azione degli aerei argentini, e ad avvicinarsi alle isole solo quando era assolutamente necessario. I britannici erano entrati in guerra convinti che la loro dimostrazione di forza avrebbe portato a un ritiro argentino dopo una trattativa diplomatica. In seguito all'affondamento dello Sheffield e all'abbattimento del primo Sea Harrier furono costretti ad ammettere che si trattava di un conflitto vero. Dopo lo sbarco delle truppe il 21 maggio, e a mano a mano che i soldati di leva argentini venivano travolti dalla superiore potenza di combattimento dei soldati di carriera britannici, la speranza che la resistenza crollasse aumentò. Fu nel corso delle prime tre settimane della campagna che l'esito del conflitto rimase incerto. Un successo informativo degli argentini, che avesse permesso di colpire con un Exocet una delle portaerei britanniche oppure una delle navi trasporto truppe, il Canberra o la Queen Elizabeth 2, avrebbe potuto far pendere la bilancia dalla loro parte. Senza l'accesso alle informazioni fornite dai satelliti e dai sistemi di intercettazione americani, di cui godevano i britannici, e con risorse di intelligence inadeguate, gli argentini dovettero agire basandosi sulle ipotesi e sulla fortuna. Né le prime né la seconda furono sufficienti. L'ultimo conflitto su larga scala del XX secolo, la guerra del Golfo contro l'Iraq condotta dalla coalizione a guida americana, si svolse in un ambiente informativo di gran lunga più favorevole alle forze d'intervento rispetto alla guerra delle Falkland di nove anni prima. Oltre a godere di un'abbondante e continua sigint, la coalizione disponeva di frequenti missioni di osservazione dall'alto, utili fotografie aeree ad alta risoluzione e numerosi dati elettronici e sensoristici, oltre che di sorveglianza satellitare in tutte le sue forme. Dato che gli iracheni

avevano schierato le forze oltre i loro confini, in territorio kuwaitiano, la coalizione poteva anche accedere a una ricca e accurata cartografia della zona operativa, tanto che i combattenti non espressero mai nessuna lamentela circa la quantità e la qualità delle informazioni strategiche di cui disponevano. L'acquisizione delle informazioni tattiche in tempo reale si dimostrò invece molto meno soddisfacente. Poiché fin dalle prime fasi del conflitto l'aeronautica irachena si era rifugiata in Iran, ciò che serviva era un sistema di allarme precoce non tanto degli attacchi aerei, quanto piuttosto dei lanci dei missili Scud, puntati contro le forze della coalizione, contro le loro basi in Arabia Saudita e contro il territorio d'Israele, e soprattutto una raccolta di informazioni sulla posizione dei lanciatori. Ebbene, se il sistema di allarme precoce funzionò a dovere, consentendo la distruzione in volo di diversi Scud, la localizzazione dei lanciatori - una versione derivata dal Meiller-wagen che, nel 1944-45, aveva reso così difficile l'attacco contro il V-2 -si dimostrò pressoché impossibile. Nonostante numerosi distaccamenti di forze speciali fossero stati infiltrati in territorio iracheno, nessun lanciatore di Scud venne individuato, né tantomeno distrutto. La capacità irachena di nascondere le proprie armi di maggior valore e di tenerle al riparo dai mezzi di acquisizione d'informazioni sia esterni che interni ha costituito la causa della crisi internazionale iniziata nel 2002 e ancora in corso al momento della stesura di quest'opera. La sfida lanciata da Saddam Hussein all'autorità delle Nazioni Unite, ovvero il rifiuto di cooperare con gli ispettori inviati in Iraq a seguito della Risoluzione 1441 del Consiglio di Sicurezza, è un esempio delle difficoltà nell'ottenere informazioni sui moderni sistemi d'arma perfino in condizioni di «spionaggio autorizzato». Fino al marzo 2003 gli ispettori, ancorché presenti in gran numero (almeno un centinaio) sul territorio iracheno e pur godendo in apparenza di una totale libertà di movimento e di accesso, hanno visto costantemente frustrati i loro sforzi di scoprire le scorte di materiale bellico chimico e biologico che avevano buoni motivi di ritenere che non fosse stato distrutto, come previsto dalla risoluzione dell'ONU, ma nascosto in numerosi siti. La ricerca delle componenti delle testate nucleari - che, secondo loro, Saddam stava cercando di costruire - si dimostrò altrettanto infruttuosa. Il capo degli ispettori, Hans Blix, si lamentò che lui e le sue squadre non potevano compiere la loro missione - verificare che l'Iraq avesse ottemperato pienamente alle richieste della Risoluzione 1441 - perché le autorità irachene rifiutavano di collaborare, in particolare impedendo che venissero interrogati in privato gli scienziati iracheni noti per aver lavorato al programma d'armamento. Né Blix né i pacifisti occidentali, che chiedevano di concedere agli ispettori più tempo per continuare il loro lavoro, sembravano prendere in considerazione l'idea che ciò che si cercava fosse nascosto così bene che, indipendentemente da qualsiasi forma di cooperazione irachena e dalla durata delle indagini, la missione era comunque destinata al fallimento. Era una situazione senza precedenti: un potenziale violatore della legge internazionale era stato costretto ad aprire le proprie frontiere a persone che avevano indagato ufficialmente sulle sue presunte malefatte, ma non erano riuscite a dissipare le incertezze che circondavano le sue intenzioni e le sue reali capacità. Insomma, in condizioni assolutamente ottimali l'intelligence aveva fallito. Anche le operazioni d'intelligence condotte nella parallela «guerra contro il terrorismo» sono fallite, sia pur per motivi diversi. Innanzitutto il termine «guerra» era improprio, giacché era così unilaterale da privare i nemici del terrorismo di tutti quei mezzi abituali con cui, in un conflitto

tradizionale, una parte esercita pressione sull'altra. Contrariamente al suo nome, che in arabo significa «la base», al-Qaeda, il movimento che ha assunto il controllo e si è assicurato la guida delle varie componenti del terrorismo fondamentalista islamico, non ha nessuna base identificabile e, dopo la sconfitta dei talebani in Afghanistan all'inizio del 2002, neppure un territorio. È stata messa fuorilegge in numerosi Stati musulmani, dove i governi autocratici temono che le sue accuse di scarsa adesione alla concezione fondamentalista dell'Islam possano essere una minaccia per l'autorità costituita. Ignoti sono il numero e l'identità dei suoi membri e dei suoi vertici, a parte alcune figure popolarissime ma inafferrabili, nonché la struttura del suo sistema di comando, ammesso che esista. Uno dei punti di forza di al-Qaeda è proprio quello di sembrare una coalizione di gruppi dalle idee simili ma separati, anziché un'entità monolitica. Anche se è certo che dispone di grandi risorse monetarie, il suo sistema di finanziamento è misterioso, perché pare che effettui transazioni attraverso accordi orali informali ma sicuri, tipici delle società musulmane. Priva di grandi depositi di armi pesanti, preferisce improvvisare - come nel caso del dirottamento di aerei civili dell'11 settembre 2001 - o impiegare i mezzi facilmente occultabili tipici della violenza terrorista, come l'esplosivo. Come tutte le organizzazioni terroristiche del dopo 1945, alQaeda sembra aver imparato molto dalle operazioni delle forze speciali delle nazioni occidentali durante la seconda guerra mondiale, quali il SOE e l'OSS, che hanno sviluppato e diffuso fra i gruppi di resistenza attivi nei paesi europei occupati dai tedeschi nel 1940-44 la maggior parte delle moderne tecniche di guerra clandestina e di cui l'abbondante letteratura sulla lotta contro il nazismo costituisce una sorta di manuale. Fra le tecniche descritte vi sono quelle di resistenza agli interrogatori, che di solito non funzionavano con la Gestapo, addestrata a usare la tortura, ma sono efficaci nei confronti delle odierne organizzazioni antiterrorismo occidentali, culturalmente impreparate a adottare tale pratica, comunque proibita dalle leggi nazionali e internazionali. Nonostante l'arresto e la detenzione di centinaia di agenti di al-Qaeda, tutto fa pensare che finora siano riusciti a opporsi con successo agli sforzi degli americani di piegarne la resistenza agli interrogatori. L'unico punto di penetrazione nel mondo di al-Qaeda sembra sia stato individuato nella sua necessità di comunicare. L'intercomunicazione, come sostiene questo libro, si è sempre dimostrata l'anello debole delle organizzazioni clandestine, indipendentemente dai vari metodi impiegati per renderla sicura. Sembra che finora al-Qaeda si sia affidata alla speranza che i messaggi fra i suoi membri si confondano fra i miliardi di altri scambiati ogni giorno durante le trasmissioni telefoniche mobili e satellitari, e alla conseguente difficoltà per le organizzazioni occidentali di monitorarne il flusso. Fortunatamente, questa speranza si è rivelata infondata. I moderni sistemi di scansione e di individuazione puntuale delle trasmissioni permettono alle agenzie d'intercettazione occidentali di captare e isolare un sempre maggior numero di messaggi significativi e, di conseguenza, di identificare i sospetti e i luoghi dai quali operano. In ultima istanza, però, gli attacchi contro al-Qaeda e altre reti fondamentaliste potranno avere successo solo ricorrendo al più vecchio di tutti i metodi informativi: il controspionaggio diretto e di persona. Individui coraggiosi, che parlano correntemente lingue difficili, in grado di farsi passare per nativi di altri paesi, dovranno entrare in rapporti di amicizia con i nemici della loro società. Si tratta di una tecnica perfezionata dagli israeliani, i cui servizi informativi hanno il vantaggio - rispetto ai loro

omologhi occidentali - di poter reclutare i loro agenti fra i membri di antiche comunità ebraiche emigrate da nazioni arabe, che parlano fluentemente la lingua del paese dal quale sono fuggiti e sono assolutamente fedeli allo Stato nel quale hanno trovato una seconda casa. L'Islam impone ai suoi adepti un vincolo fortissimo: anche gli immigrati musulmani di seconda o terza generazione, leali sotto ogni altro punto di vista nei confronti dei paesi d'adozione occidentali, provano una profonda avversione nel denunciare alle autorità casi di fanatismo religioso, un'azione giudicata come un tradimento dei propri correligionari. Il problema del reclutamento è particolarmente grave negli Stati Uniti, dove mancano sia una comunità musulmana di dimensioni e anzianità adeguate, sia cittadini non musulmani con le opportune competenze linguistiche. Il reclutamento può essere più facile nelle vecchie nazioni coloniali, quali Gran Bretagna e Francia, le cui agenzie informative, specie quelle britanniche, affondano le loro radici nella necessità, tipica del XIX secolo, di controllare l'attività dei movimenti indipendentisti nei territori d'oltremare, e che conservano quindi notevoli capacità per quanto riguarda le lingue e altri aspetti etnografici. I servizi d'intelligence sono chiamati a uno strano compito, molto diverso da quello assegnato a Bletchley e all'OP-20-G, che richiedeva il massimo potenziale intellettuale e una dedizione rigorosa alle procedure di monitoraggio, intercettazione e decifrazione delle comunicazioni radio. I campioni del nuovo controspionaggio non assomiglieranno affatto ai professori e ai campioni di scacchi dell'epopea di Enigma. Non si tratterà di intellettuali e non sconfiggeranno gli avversari grazie al potere della ragione o al talento per l'analisi matematica. Al contrario, solo la capacità di immedesimazione e dissimulazione consentirà loro di identificare e infiltrare i gruppi che costituiranno gli obiettivi della missione. Il loro lavoro assomiglierà a quello dei poliziotti sotto copertura che cercano di trasformarsi in membri fidati delle bande criminali, con tutti i pericoli e i compromessi morali che questo tipo di vita comporta. L'attività degli agenti sotto copertura nei gruppi terroristici in Irlanda del Nord, fossero essi repubblicani o lealisti, ha permesso agli organismi di sicurezza e ai corpi specializzati di polizia britannici di capire quali sono i metodi migliori per condurre tali operazioni clandestine. Tuttavia, la pratica è sempre più difficile della teoria, ed essa si rivelerà particolarmente ardua con i fondamentalisti islamici. I terroristi ideologici, quali gli ultranazionalisti della tradizione repubblicana irlandese, cedono a volte alle tentazioni o alle minacce: l'autofinanziamento tramite il ricatto e l'estorsione ha fatto scivolare il movimento repubblicano nella criminalità, con inevitabili effetti corruttivi, mentre il suo codice «militare» proibisce di assumere rischi che minaccino la vita dei «volontari». I puritani musulmani, per contro, sembrano insensibili alle tentazioni del denaro, hanno dimostrato di essere pronti a sacrificare la vita per raggiungere i loro scopi violenti, rispettano un codice di assoluto silenzio sotto interrogatorio e sono uniti da legami di fratellanza che hanno una forza religiosa. Ovviamente, nessuna organizzazione è impermeabile all'infiltrazione, né tantomeno indistruttibile. Tutte hanno punti e anelli deboli. Ma potrebbero volerci decenni perché le agenzie occidentali imparino a penetrare in organizzazioni misteriose e aliene, e ancor più tempo per isolarle e neutralizzarle. Questa sfida riporterà i servizi informativi all'uso di metodi che, nell'era della sorveglianza via satellite e della decrittazione computerizzata, sembravano ormai irrimediabilmente obsoleti, se non addirittura primitivi. Il Kim di Kipling, che è sopravvissuto fino a oggi solo come deliziosa creatura letteraria di uno dei massimi romanzieri, può diventare un

modello per gli agenti antifondamentalisti, con la sua capacità - molto superiore a quella di chi ha conseguito una laurea in alta matematica - di nascondere la propria identità europea e di trasformarsi in modo convincente in un messaggero del verbo musulmano, in un valoroso indù, o nel portaborse di un sant'uomo buddista. Lo Scudder di Buchan, che annusava un indizio dopo l'altro lungo la pista che portava dalla pellicceria di Buda fino alle stradine di Parigi, liberandosi di un'identità e assumendone un'altra durante il tragitto, sembra adattarsi meglio al futuro mondo dello spionaggio di un qualsiasi specialista in studi regionali. Sarebbe paradossale se i suggerimenti su come combattere la guerra contro il terrorismo dati dalla letteratura di fantasia risultassero più validi di quelli forniti dai corsi universitari di addestramento in tecniche informative. Paradossale, ma non improbabile. Il mondo dei servizi segreti è sempre stato a metà strada fra la realtà e la finzione, ed è stato popolato tanto da uomini sognatori e visionari quanto da uomini pragmatici e razionali. Le potenze occidentali possono ritenersi fortunate che, nei periodi critici fra le due guerre mondiali, i principali obiettivi della raccolta di informazioni - le comunicazioni nemiche e le armi segrete -fossero vulnerabili agli attacchi con sistemi concreti, intercettazione, decrittazione e sorveglianza visuale, oltre che con l'inganno. Oggi hanno già imparato a rammaricarsi per la comparsa di nuovi obiettivi informativi che non hanno una forma concreta: teorie religiose aggressive ma non soggette a un'autorità centrale, alleanze mutevoli di forme di pericoloso malcontento, emigranti apolidi infedeli nei confronti della nazione ospite. È in questi ambienti che vengono reclutati gli agenti del terrorismo antioccidentale. Si tratta di luoghi confusamente amorfi, nascosti come sono nelle pieghe delle comunità di recente emigrazione, formate in maggior parte da giovani senza famiglia o identità accertata, spesso clandestini, che si mimetizzano nei grandi gruppi di vagabondi «senza documenti» al solo scopo di non attirare l'attenzione delle autorità governative. Gli Stati Uniti, protetti come sono da ampie frontiere oceaniche e da un rigido ed efficiente sistema di controllo dell'immigrazione, non sono certo immuni dalla penetrazione terroristica, come gli eventi dell'11 settembre 2001 hanno tragicamente dimostrato. Gli Stati dell'Europa occidentale, tìsicamente contigui a nazioni con centinaia di migliaia di giovani che cercano in tutti i modi di emigrare e le cui legislazioni basate sui diritti civili non prevedono il rimpatrio coatto dei clandestini, anche dopo che la loro condizione di illegalità è stata provata, hanno difese meno efficaci. I problemi di sicurezza con cui devono misurarsi gli Stati dell'Europa occidentale non solo sono senza precedenti in termini di scala o intensità, ma sembrano senza soluzione. Le comunità sospette si ingrossano ogni giorno di più, cosicché le cellule di cospiratori e di aspiranti attentatori che nascondono al loro interno acquisiscono un sempre maggiore anonimato e una sempre maggiore libertà per preparare le loro azioni. Il supporto finanziario non è un problema, dato che i terroristi possono accedere a fondi ottenuti nei loro paesi d'origine mediante vari tipi di ricatto: tangenti, ma anche donazioni presentate come offerte per la causa della guerra santa. «Guerra contro il terrorismo» può essere una definizione errata, ma sarebbe folle pretendere che non vi sia una guerra storica fra i «crociati», come i fondamentalisti islamici chiamano le nazioni che discendono dai reami della cristianità occidentale, e il mondo islamico. Nel corso dei secoli questa guerra ha assunto diverse forme e avuto esiti alterni. Un secolo fa pareva che fosse definitivamente cessata con la vittoria dell'Occidente, allorché la superiorità tecnologica di quest'ultimo sembrava aver ridotto

l'Islam in un'irrimediabile condizione di arretratezza e debolezza. Non ci si può prendere gioco di Allah, direbbero i musulmani. L'assoluta certezza nella verità della loro fede ha spinto quei musulmani che si considerano dei combattenti religiosi a cercare il modo di condurre una guerra santa che eluda la pura e semplice tecnologia e prometta di conquistare la vittoria con la sola potenza delle forze antimaterialiste. Il fondamentalismo islamico è profondamente antiintellettuale e, perciò, è l'opposto di tutto ciò che l'Occidente intende con il concetto di «intelligence». Per i servizi informativi occidentali la sfida è quella di trovare una via per entrare nella trentalità fondamentalista e sconfiggerla dall'interno. Conclusione L'IMPORTANZA DELL'INTELLIGENCE MILITARE La guerra è qualcosa che ha a che fare, in ultima istanza, con l'azione non con il pensiero. Nel 331 a.C, a Gaugamela, i Macedoni sconfissero i Persiani non perché colsero il nemico di sorpresa - durante i preparativi della battaglia Dario, l'imperatore persiano, tentò in tutti i modi di indurre Alessandro a non attaccare - ma per la ferocia del loro assalto. Nel 1565 i Cavalieri di San Giovanni salvarono Malta dall'invasione dei turchi non perché furono avvertiti del loro arrivo, ma per la tenacia con cui si difesero durante i cinque mesi di assedio. Nel 1944 le truppe britanniche e indiane respinsero il tentativo giapponese di invadere l'India attraverso Kohima e Imphal non perché l'intelligence aveva scoperto il piano nemico, ma perché combatterono in modo caparbio, implacabile, a volte corpo a corpo. Nel 1945 gli americani conquistarono Iwo Jima non perché l'intelligence aveva scoperto lo schema delle difese giapponesi - l'intera isoletta era una sorta di casamatta - ma perché i marines statunitensi, al costo di migliaia di vite, avanzarono metro dopo metro da un bunker all'altro. In nessuna di queste famose e decisive battaglie il pensiero ha avuto un ruolo determinante nell'ottenere la vittoria, mentre lo hanno avuto il coraggio e il sacrificio incondizionato. La guerra non è un'attività intellettuale, ma qualcosa di brutalmente fisico. La guerra tende sempre alla violenza, cioè è una gara a infliggere e subire spargimenti di sangue, e più la violenza diventa feroce, meno conta il pensiero. Eppure, tra coloro che fanno la guerra ai vari livelli, dal comandante al soldato in prima linea, sono pochi quelli che cercano la vittoria con la violenza. Tutti sperano di vincere pagando il prezzo più basso possibile. Ora, il pensiero offre un mezzo per ridurre il costo della guerra. Può identificare i punti deboli del nemico nel suo modo di combattere, o nel suo sistema difensivo: prima del D-Day, l'accurata ricognizione del Vallo atlantico hitleriano consentì di identificare i migliori punti di sbarco. Può rivelare i difetti dei suoi sistemi d'arma o suggerire contromisure adeguate: l'adozione del radar da parte britannica prima del 1939 creò i presupposti per la sopravvivenza della nazione durante la Battaglia d'Inghilterra. Può mettere in guardia circa le reali intenzioni del nemico o le sue armi segrete: nel 1944 la conoscenza ebbe un ruolo importante nella sconfitta - parziale - delle bombe volanti, se non dei razzi V-2. Può rivelare tradimenti interni: durante la guerra fredda la paziente ancorché retrospettiva analisi di come alcuni segreti di Stato fossero stati venduti all'Unione Sovietica, e dell'identità dei responsabili, permise di chiudere una falla potenzialmente fatale nel sistema di sicurezza nazionale. Può svelare la natura di una strategia nemica che minaccia di strangolare linee di rifornimento vitali: nel 1917 la felice intuizione di un singolo individuo ha mostrato come il blocco navale della Gran Bretagna da parte degli U-Boot potesse essere neutralizzato con la semplice riorganizzazione del traffico marittimo. Nella sua versione più creativa, può spalancare la porta sul mondo dei

segreti del nemico, come ha fatto dal 1940 in poi l'attacco di Bletchley Park al sistema di cifra tedesco Enigma. La storia della violazione di Enigma, e di Ultra, le informazioni che ha fornito, unitamente a quella di Magic, il prodotto della scoperta dei cifrari giapponesi effettuata dagli americani, è di enorme interesse e di grandissima importanza per capire lo svolgimento della seconda guerra mondiale. Senza conoscere Ultra e Magic sarebbe semplicemente impossibile scrivere la storia del conflitto, tanto è vero che tutta la storiografia sull'argomento antecedente al 1974, quando fu rivelato per la prima volta il segreto di Ultra, è inficiata da questa lacuna.1 Benché le rivendicazioni del ruolo decisivo di Ultra sull'esito finale del conflitto siano moderate - e quelle del suo storiografo ufficiale, EH. Hinsley, lo sono in sommo grado -, l'aver potuto disporre, per esempio, di informazioni giorno per giorno, quando non ora per ora, concernenti il controllo tattico del nemico sulle sue forze subacquee, o i rifornimenti delle sue forze terrestri nel deserto occidentale, o talvolta, addirittura, il suo schieramento per l'azione, oppure saltuariamente iniziative strategiche della massima rilevanza regionale, come nel caso del piano di un'invasione aviotrasportata di Creta nel 1941, è stato di enorme aiuto agli Alleati per vincere la guerra e, come dimostra Hinsley, per abbreviarne concretamente la durata. Lo stesso vale per Magic nel Pacifico. Inoltre, in entrambi i teatri, la capacità di intercettare il nemico era un vantaggio di cui godettero gli Alleati, ma non - salvo alcune eccezioni - i suoi avversari. Un modello ideale di intelligence militare è quello in cui un esercito gode del privilegio di conoscere le intenzioni, le capacità e i piani d'azione in termini di luogo e tempo - come, dove, cosa e quando -dell'avversario, mentre quest'ultimo non sa praticament eno che i suoi piani sono stati scoperti. Ebbene, di tanto in tanto Ultra - e Magic - hanno incarnato questo modello. In questa felice condizione si sono trovati gli americani nel giugno 1942, prima di Midway, e i britannici nel maggio 1941, prima dell'invasione aviotrasportata tedesca di Creta. Eppure, come sappiamo, i britannici hanno perso la Battaglia di Creta. Vi sono stati diversi tentativi di spiegarne la ragione, dato che la situazione informativa sembrava rendere praticamente impossibile una sconfitta. Si è sostenuto che il generale Freyberg, il comandante delle forze britanniche sull'isola, ritenesse che l'assalto aereo fosse il preludio a una successiva invasione dal mare, o che fosse terrorizzato dall'idea di rivelare il segreto di Ultra, o entrambe le cose. Quale che fosse il motivo, opinione errata o ansia paralizzante, non seppe rischierare i suoi reparti nelle posizioni che avrebbero reso impossibile la cattura dell'aerocampo di Màleme, la zona d'importanza vitale. Di fatto, però, nessuna di queste ipotesi sembra fornire una spiegazione esaustiva. È vero che Freyberg temeva un'invasione dal mare e che avvertiva il peso della necessità di mantenere il segreto di Ultra, ma con gli uomini che aveva a disposizione, gli esperti e determinati neozelandesi, avrebbe potuto tenere l'aerocampo, se solo avesse fatto capire al comandante locale, un uomo coraggioso e di provata capacità, l'importanza di rimanere sul posto e di non cedere di un passo. Il comandante locale ebbe invece l'impressione che fosse possibile ripiegare, raggruppare le forze e lanciare con successo una controffensiva il mattino seguente, concedendo ai suoi uomini una pausa che riteneva necessaria. Ma il mattino seguente era troppo tardi. I tedeschi, ormai allo stremo, approfittarono immediatamente del momentaneo indebolimento della difesa neozelandese per organizzare uno degli attacchi più disperati di tutta la storia militare. Avevano già sacrificato il grosso del reggimento d'assalto facendo atterrare gli alianti nel letto asciutto

del fiume Tavronitis, un attacco che i neozelandesi avevano in gran parte parato. Il mattino del 21 maggio iniziarono a impiegare gli aerei Ju-52 con a bordo la 5a divisione da montagna più o meno allo stesso modo, facendoli atterrare sull'aerocampo investito dal fuoco nemico e rimuovendo spietatamente le carcasse di quelli che venivano colpiti sulla pista. Il viaggio della morte dei Ju-52 avrebbe dovuto risolversi in un disastro, ma il fuoco dei neozelandesi era insufficiente e proveniva da troppo lontano, e i tedeschi erano troppo spericolati. Con un costo enorme, in termini di velivoli e di vite umane, i tedeschi riuscirono a creare una superiorità di forze nel punto decisivo, catturando l'aerocampo e usandolo quale punto di partenza per l'offensiva vittoriosa. Quel che successe a Creta il 20-21 maggio 1941 dimostra una delle più importanti verità sul ruolo dell'intelligence in un conflitto: per quanto buone possano sembrare le informazioni disponibili prima di uno scontro, il risultato sul campo, a parità di forze, verrà comunque deciso dal combattimento; e, nel combattimento, sarà la determinazione, a parità di forze, il fattore essenziale. Le truppe neozelandesi erano di prima qualità: Rommel, loro avversario nel deserto, ha testimoniato che si trattava dei migliori soldati che avesse mai conosciuto, compresi i suoi. Tuttavia, a Creta incontrarono altri soldati che preferivano la morte collettiva alla disfatta. Gli uomini della 7a divisione aviotrasportata e della 5a divisione da montagna erano una furia. Fu il coraggio quasi sconsiderato che consentì loro di prevalere. Gli eventi del 4 giugno 1942 a Midway offrono lo spunto per un'altra considerazione: anche quando l'intelligence sembra essere la spiegazione di una vittoria, un esame più accurato può rivelare che anche altri fattori, in questo caso la fortuna, sono stati determinanti. Nel 1942 gli americani erano in una posizione di inferiorità strategica molto simile a quella in cui si erano trovati i britannici nel 1940-41: nonostante fossero equipaggiati per intercettare le trasmissioni segrete nemiche, erano in netto svantaggio militare a causa delle recenti sconfitte. Avevano perso la loro flotta da battaglia e molti territori d'importanza cruciale, ed erano in inferiorità numerica in alcune categorie chiave di sistemi d'arma, in particolare nelle portaerei. Va a loro grande merito il fatto che, pur in un periodo di strettissimo controllo delle spese per la difesa, fossero riusciti a penetrare il principale codice navale giapponese, JN-25A, prima di Pearl Harbor e ad aver ragione del più complesso JN-25B fin dall'inizio del 1942. Con una combinazione di intercettazioni, decodifica, congetture informate circa le intenzioni giapponesi e, cosa importantissima, un astuto impiego dell'arte delle trasmissioni esca (la falsa rivelazione che Midway soffriva di penuria d'acqua) fin dal maggio 1942 la Flotta statunitense del Pacifico si convinse - a ragione, come avrebbero dimostrato gli eventi successivi - che la fase seguente dell'espansione giapponese non si sarebbe rivolta a ovest verso l'Oceano Indiano o a sud verso l'Australia, bensì a est delle isole della madrepatria giapponese, per conquistare Midway, l'ultimo avamposto nelle loro vicinanze ancora in mano agli americani. Lo schieramento nascosto delle uniche tre portaerei americane di stanza nel Pacifico ha posizionato le forze chiave superstiti in modo da cogliere di sorpresa la flotta d'attacco giapponese in avvicinamento, formata da quattro portaerei, e ottenere una vittoria. Tuttavia, le flotte di portaerei sono costituite da due elementi: le navi e i loro gruppi di volo. Un gruppo di volo la cui portaerei è stata affondata mentre si trova in missione diventa una sorta di organizzazione di rifugiati, che cerca di atterrare là dove è possibile oppure, in caso contrario, di ammarare. E una portaerei senza il suo gruppo di volo non è più pericolosa di una qualsiasi

nave da carico. Il mattino del 4 giugno la forza d'attacco delle portaerei giapponesi, colta di sorpresa da cinque dei sei gruppi di volo delle portaerei americane, li distrusse tutti. Il sesto gruppo si era perso. Il suo comandante, quasi al limite dell'autonomia, avvistò un caccia giapponese che era stato distaccato per attaccare un sommergibile americano, e che stava navigando a tutta forza per raggiungere la formazione principale. La linea bianca della sua scia sul blu cobalto dell'oceano in una splendida giornata del Pacifico indicò al comandante e ai suoi gregari la direzione da seguire. È ciò che fecero e, trattandosi di bombardieri in picchiata in volo a 4300 metri, mentre i caccia della pattuglia di combattimento aereo giapponese erano appena scesi al livello del mare per contrastare l'ultimo attacco portato dagli aerosiluranti americani, trovarono sgombra la via verso gli obiettivi. Nel giro di cinque minuti, tre delle quattro portaerei giapponesi erano in fiamme. Il successo dei bombardieri in picchiata fece di Midway una grande vittoria navale, la più grande di tutti i tempi, che fu coronata subito dopo, nello stesso giorno, dalla distruzione della quarta portaerei giapponese superstite. Ciononostante non si può sostenere che Midway sia stata una pura vittoria dell'intelligence, come potrebbe sembrare a un esame superficiale. Se è vero che gli eventi del 4 giugno, fino alla distruzione del quinto gruppo di volo americano, furono il risultato di decisioni prese alla luce di un vantaggio informativo, l'ultimo e decisivo episodio - l'attacco in picchiata del sesto gruppo di volo su una formazione di portaerei giapponesi a quel punto indifesa - fu dovuto alla fortuna. Se il sommergibile statunitense Nautilus non fosse finito sulla rotta delle portaerei giapponesi, provocando il distacco del caccia Arashi per attaccarlo, il gruppo di volo dei bombardieri in picchiata che si era perso, Bombing 6, non sarebbe stato richiamato verso l'obiettivo dalla scia di quest'ultimo; e se l'Arashi si fosse ulteriormente attardato alla sua ricerca, anche in questo caso Bombing 6 non avrebbe saputo dove andare e avrebbe dovuto tornare alla base, senza compiere la missione, al limite della propria autonomia. Vi sono altri aspetti complessi, riguardanti in particolare le omissioni nei rapporti della ricognizione giapponese e la scarsa chiarezza di pensiero mostrata dall'alto comando nipponico. Se l'idrovolante del Tone avesse fatto un rapporto più tempestivo e preciso non appena avvistata la task force americana, le portaerei giapponesi sarebbero state avvertite della presenza di quelle americane prima del decollo dei loro aerei. Se l'ammiraglio Nagumo avesse ragionato in modo più rapido e analitico una volta iniziata la battaglia, e soprattutto se non fosse stato distratto dall'intervento degli aerei di stanza a Midway, avrebbe potuto lanciare un attacco molto più tempestivo contro le portaerei americane, portarsi in una nuova posizione ed evitare di farsi sorprendere con i suoi ponti di volo ingombri di armi, bocchette del carburante e aerei completamente riforniti, potenziali - e reali, visto lo svolgersi degli eventi -bombe incendiarie. Anche se Midway è diventata una grande vittoria americana, nella quale i servizi d'intercettazione e decrittazione hanno avuto un ruolo fondamentale, avrebbe potuto benissimo trasformarsi in una disfatta per la Flotta statunitense del Pacifico, chiamata a combattere proprio dai successi delle operazioni d'intelligence. La guerra è l'arena della fortuna, e in guerra non vi è nulla di semplice. Midway dimostra la veridicità di entrambe le affermazioni, ulteriormente confermata dallo svolgimento della guerra di corsa tedesca nel Pacifico e nell'Atlantico meridionale nel 1914. A quanto pare, von Spee, con la sua piccola flotta, avrebbe potuto non solo tornare dalla Cina in Europa illeso, ma anche infliggere lungo la rotta, con un'oculata scelta degli

obiettivi, danni considerevoli alle marine mercantili dei suoi nemici. La vastità del Pacifico forniva una copertura ideale ai suoi movimenti e, una volta in Atlantico, un oceano che è la metà dell'altro, con una rapida fuga verso casa, attraverso le acque agitate dei mari settentrionali, le sue navi sarebbero rientrate intatte nelle basi tedesche. Il sistema Etappen, accuratamente studiato per incontrare le carboniere e le navi da rifornimento in porti neutrali o in ancoraggi remoti, avrebbe garantito gli approvvigionamenti. I porti del Sudamerica, su entrambe le coste, pullulavano di mercantili e di simpatizzanti tedeschi. Dunque c'erano tutti i presupposti perché von Spee e i suoi potessero rientrare tranquillamente alla base. Nel suo viaggio di ritorno von Spee avrebbe potuto contare anche sulle carenze della telegrafia senza fili dell'epoca. L'invenzione di Marconi, che aveva solo tredici anni, aveva ottenuto il successo di un'idea per la quale i tempi erano maturi. La telegrafia via cavo, dopo la sua prima dimostrazione pratica nel 1828, aveva impiegato decenni per assicurare i collegamenti fra le nazioni, e ancor di più fra i continenti. Il primo cavo sottomarino tra Gran Bretagna e Francia fu posato nel 1850, e quello tra Gran Bretagna e Nordamerica nel 1866. In seguito i collegamenti subirono un'accelerazione. Nel 1870 la Gran Bretagna fu collegata con l'Africa, nel 1872 con l'India, nel 1878 con l'Australia e la Nuova Zelanda. In ogni caso, la creazione di una rete mondiale di comunicazioni via cavo aveva richiesto cinquant'anni. L'istituzione di un sistema di collegamenti senza fili su scala planetaria fu realizzata invece in soli dieci anni, anche se ovviamente in modo imperfetto. Vi erano infatti numerose falle - Australia e Nuova Zelanda, per esempio, non erano collegate né con l'India né con l'Africa - e spesso, per garantire la ricezione, le trasmissioni dovevano essere ripetute o affiancate da quelle via cavo. Il sistema era anche vittima delle interferenze atmosferiche, mancava di direzionalità e poteva essere facilmente intercettato. La radio non favorì direttamente l'intercettazione e la distruzione della squadra di von Spee, dato che questi era solitamente assai scrupoloso nel mantenere il silenzio radio (anche se un messaggio trasmesso con un codice violato, intercettato a Samoa il 4 ottobre 1914, aveva rivelato che si trovava in rotta dalle Marchesi all'Isola di Pasqua). D'altro canto, ad aiutare von Spee erano stati gli errori commessi dai britannici: per esempio, la decisione di Cradock di distaccare il Glasgozv a Coronel per inviare un cablogramma aveva rivelato la presenza della sua squadra in quelle acque e condotto alla battaglia. Indirettamente, invece, l'influenza della radio sulla sorte di von Spee fu nociva. Se non avesse scelto di attaccare le Falkland, soprattutto per metterne fuori uso la stazione radio, non sarebbe finito dritto fra le braccia di Sturdee. Si trattò di sfortuna, associata ad avventatezza. Se avesse evitato le Falkland e navigato con circospezione lungo la costa orientale del Sudamerica, rifornendosi durante la navigazione ed evitando di attaccare le navi mercantili britanniche, avrebbe potuto portarsi senza farsi scoprire a una distanza da casa tale da permettergli, con una veloce navigazione, di farvi ritorno ed esservi accolto come un eroe. Avrebbe dovuto avere fortuna nelle ultime fasi, per evitare le pattuglie di incrociatori a nord della Scozia, ma, date le condizioni climatiche invernali a quelle latitudini, avrebbe potuto farcela. Nel maggio 1941, navigando lungo la rotta opposta, la corazzata tedesca Bismarck andò dalla Germania all'Atlantico settentrionale eludendo la Home Fleet britannica per diversi giorni, e questo nell'era del radar e della ricognizione aerea a lungo raggio. Inoltre, all'epoca erano disponibili informazioni in tempo reale fornite da una trasmissione Enigma in una chiave

della Luftwaffe che Bletchley era in grado di leggere: un ufficiale superiore della Luftwaffe, con un figlio a bordo di quella corazzata, chiese dove avrebbe dovuto aspettarlo. La risposta fu Brest, cosa che chiarì il mistero della meta della Bismarck e ne guidò la caccia lungo la rotta. La vastità del mare, le sue condizioni meteorologiche mutevoli e la molteplicità di nascondigli offerti dalle sue coste e dalle isole hanno sempre conferito, nella guerra navale, un valore di estrema importanza alle informazioni precise sul nemico. Le flotte possono scomparire, le singole navi possono navigare per miglia e miglia senza essere avvistate. In effetti, nei mesi che precedettero Pearl Harbor una nave giapponese percorse la rotta prevista per la flotta d'attacco - dalle isole della madrepatria in direzione delle Hawaii -e per diverse settimane non incontrò nessun'altra imbarcazione. Non bisogna quindi meravigliarsi se nel 1798 Nelson perse la flotta di Bonaparte, malgrado fosse composta da qualche centinaio di navi. Chiunque ha navigato nel Mediterraneo, un mare relativamente piccolo, sa quanto tempo possa passare prima di vedere altre navi. Queste appaiono in genere solo nei pressi dei porti e scompaiono rapidamente all'orizzonte al primo cambio di rotta. Anche la navigazione sottocosta, il tradizionale sistema di transito nei mari interni, può essere solitària. I promontori, le penisole, le isole si frappongono ben presto fra un'unità e l'altra, facendo perdere il contatto. Il fatto che Nelson abbia perso il contatto con la flotta francese destinata a invadere l'Egitto dopo il suo disalberamento al largo della Corsica, e il fatto di non essere riuscito a riprenderlo, è quindi assai spiegabile. I francesi potevano aver scelto diverse destinazioni convincenti, fra le quali l'Irlanda, la Spagna, Napoli, Costantinopoli e l'Anatolia (Turchia), oltre all'Egitto. Le rotte verso quei luoghi potevano ridursi a due, verso ovest e verso est, e si escludevano a vicenda. Nelson si assunse un rischio, quello minore, scartando l'opzione occidentale. Dopo aver deciso giustamente che Bonaparte si era diretto a est - decisione basata non solo sul calcolo delle probabilità ma anche sulle informazioni disponibili da fonti umane, fra le quali i rapporti degli agenti commerciali così come le voci nell'orbita dell'influenza francese in Europa - il suo metodo per inseguire la flotta in fuga fu assai logico. Andò da un posto all'altro, alla ricerca dei nascondigli, interrogando i comandanti delle navi e seguendo i rapporti. La sua giustificata ansia di tenere Bonaparte lontano da Napoli e dalla Sicilia lo portò a farsi ingannare quando i francesi attaccarono Malta; poi, però, riuscì non solo a rimettersi sulle tracce della preda ma ad anticiparla, sorpassandola durante la notte e arrivando ad Alessandria prima di essa. Il suo errore, in una campagna perseguitata dalla mancanza d'informazioni, fu di non fermarsi ad aspettare ma, in preda a un frenetico rovello, di ripercorrere la propria rotta fino a quando non trovò prove concrete del suo passaggio in un luogo dove era già stato. Per un moderno ufficiale addetto alle informazioni, il valore di qualsiasi studio sulla campagna del Nilo consiste nel fargli capire di quanto materiale possa disporre lui oggi rispetto a un comandante di un'epoca precedente quella delle trasmissioni via cavo e via radio. Perfino con il telegrafo e la radio è possibile lasciarsi sfuggire dalle mani un nemico, come dimostra la deplorevole vicenda dell'inseguimento del Goeben e del Breslau nell'agosto 1914. Tuttavia, se nel 1798 la Royal Navy avesse avuto in Mediterraneo le risorse disponibili solo sessantanni più tardi, è quasi certo che Nelson non si sarebbe fatto scappare Napoleone. Il più banale sistema via cavo avrebbe infatti garantito che Nelson rimanesse in attesa ad Alessandria in occasione della sua prima visita, mettendo così fine

alla campagna. Un risultato, peraltro, che avrebbe potuto essere raggiunto anche con le risorse allora disponibili. Se i britannici avessero avuto una rete di agenti lungo le coste del Mediterraneo, e navi veloci nei porti neutrali o alleati - come a Napoli, in Sicilia, a Malta, nella Creta turca e a Cipro, cosa non impossibile da ottenere con la potenza della diplomazia e, soprattutto, con il denaro per ungere le mani locali -, Nelson non avrebbe dovuto lamentarsi per la mancanza di fregate o usare la propria flotta da battaglia come strumento di ricognizione. L'assenza di una rete informativa in Mediterraneo era però la conseguenza di un improvviso incremento del potere francese, che aveva impaurito gli Stati deboli della zona, e forse tale situazione non avrebbe potuto essere ribaltata senza un'importante vittoria navale britannica, il che significa che un successo anticipato della campagna del Nilo sarebbe dipeso da una battaglia precedente. La difficoltà di Nelson risiedeva proprio qui: niente informazioni, niente battaglia. Il senno di poi risolve il problema informativo di Nelson: in quelle circostanze non si comportò peggio di quanto gli fosse consentito. In un mare ampio, con navi lente, la caccia a un nemico scomparso non poteva che essere una cosa lunga. La vastità dell'oceano ha segnato anche le circostanze in cui la Gran Bretagna ha combattuto la guerra agli UBoot. Il primo episodio, nel 1915-18, che di fatto portò la Gran Bretagna sull'orlo della fame più del secondo di vent'anni dopo, fu risolto non grazie all'attività di intelligence e nemmeno grazie ai metodi offensivi, bensì grazie a un esercizio di analisi operativa: un ufficiale subalterno dalle idee chiare intuì che la formazione di convogli avrebbe ridotto entro limiti accettabili gli affondamenti dei mercantili che attraversavano l'oceano, un concetto precedentemente rifiutato dall'Ammiragliato. E così fu. Gli affondamenti diminuirono, nonostante le unità di scorta dell'epoca avessero sistemi di ricerca acustica quanto mai primitivi e armi antisommergibili assai rudimentali. Lo scoppio della seconda guerra degli U-Boot nel 1939 colse la Royal Navy dotata di un sistema di ricerca subacquea efficiente, l'ASDIC, in seguito divenuto noto come «sonar», mentre le armi antisommergibili avevano fatto pochi progressi dal 1918 in poi. Inoltre, il numero delle unità di scorta disponibili era diminuito rispetto al numero degli affondamenti delle unità mercantili essenziali. Di conseguenza, all'inizio delle ostilità i grossi convogli debolmente scortati subirono pesanti perdite. L'Ammiragliato cercò di ridurre gli affondamenti in vari modi: varando un programma accelerato di costruzione di unità di scorta, e con l'improvvisazione; assegnando ad aerei impegnati nelle campagne dì bombardamento compiti di scorta e sorveglianza marittima (con la strenua opposizione della RAF); migliorando le armi e i sistemi di ricerca antisommergibili; minando gli approcci ai porti degli U-Boot e raccogliendo informazioni «anti U-Boot». La campagna informativa aveva lo scopo di proteggere i convogli facendoli deviare dalle posizioni individuate degli U-Boot e di dirigere la scorta - sia le unità di superficie sia gli aerei antisommergibili - contro i singoli UBoot. I principali mezzi informativi erano i radiogoniometri e la decrittazione delle trasmissioni dagli U-Boot alla base e viceversa. Tuttavia, Bletchley riuscì a penetrare il traffico radio degli U-Boot solo nel maggio 1941, e i suoi successi furono controbilanciati da quelli del B-Dienst tedesco, che lesse il codice britannico dei convogli per gran parte del 1942, e da periodi di vuoto, causati da cambiamenti nelle procedure o delle macchine del sistema Enigma. Nonostante tutte le difficoltà e gli insuccessi dell'intelligence, le deviazioni dei convogli furono un successo: solo una minoranza fu attaccata e, durante i lunghi periodi di

maltempo della stagione invernale nel Nord Atlantico, spesso gli U-Boot non riuscivano a formare i «branchi di lupi» o le rotte di pattugliamento, né tantomeno a trovare i convogli anche quando vi puntavano partendo dalle loro basi. In ultima analisi, tuttavia, gli U-Boot non furono sconfitti né dai successi informativi anglo-americani né dal fallimento finale della campagna di decrittazione del B-Dienst, bensì dalla battaglia in mare. Nella primavera del 1943 l'insieme di numerose nuove misure adottate dagli Alleati e altre migliorie avevano portato il confronto su un terreno che gli U-Boot non erano in grado di dominare. La costante sorveglianza aerea diretta delle rotte dei convogli negava agli U-Boot la libertà di navigare in superficie senza essere individuati; il pattugliamento aereo aggressivo delle loro rotte di uscita dai porti atlantici francesi fino al mare aperto portò a numerosi affondamenti e obbligò gli altri a raggiungere le zone di combattimento in immersione, in condizioni difficili e a bassa velocità; la protezione ravvicinata dei convogli da parte delle portaerei di scorta obbligò gli U-Boot attaccanti a navigare in immersione ed ebbe come risultato i frequenti affondamenti di quelli che emergevano; la moltiplicazione delle unità di scorta e il loro miglior addestramento ed equipaggiamento per condurre attacchi di gruppo determinarono l'affondamento degli U-Boot che erano riusciti a portarsi in posizione d'attacco; radar e radiogoniometri migliorati guidarono le unità di scorta sugli U-Boot che navigavano attorno ai convogli oltre il limite di avvistamento ottico. Alla fine, come Dònitz fu costretto ad ammettere con i propri uomini, la bilancia del vantaggio si ribaltò così rapidamente a sfavore degli U-Boot che la flotta subacquea tedesca potè essere salvata dalla sua distruzione per logoramento solo ritirandola dal teatro operativo. La Battaglia dell'Atlantico si era finalmente trasformata in una vera battaglia, una grande battaglia navale estesa nel tempo e nello spazio, che fu vinta dagli Alleati. La battaglia contro le armi V tedesche fu, al contrario, un'autentica battaglia informativa, dato che fu l'intelligence ad avvertire gli Alleati della minaccia e fu l'intelligence, in tutte le sue forme - umana, elettronica e delle immagini -, che fornì le fonti degli antidoti, ma terminò con una vittoria non così netta. Nel corso dei primi quattro anni della seconda guerra mondiale il vantaggio fu interamente dalla parte dei tedeschi. Avendo avviato la costruzione, ben prima dell'inizio della guerra, di un razzo extra-atmosferico in grado di trasportare una testata, l'esercito tedesco era riuscito alla fine del 1942 a risolvere la maggior parte dei problemi legati al suo lancio, alla sua alimentazione in volo e alla sua guida fino all'obiettivo. Stimolata alla competizione dai successi del programma del razzo, l'aeronautica tedesca aveva nel frattempo sviluppato e notevolmente perfezionato un missile da crociera. Entrambe le armi erano molto avanzate per quei tempi, se confrontate con gli sviluppi degli armamenti da parte alleata, nei quali non vi era nessun corrispettivo. Da un punto di vista informativo, l'aspetto principale dell'interesse suscitato dalle armi V è la difficoltà incontrata dagli Alleati nel valutare l'entità della minaccia e, quindi, nel decidere quali contromisure adottare. Per un profano, la cosa che più colpisce del mondo scientifico è l'apertura dello scienziato nei confronti delle nuove idee e la facilità con cui abbandona ogni pregiudizio per seguire le nuove teorie. Il profano ritiene che la scienza sia l'arena della razionalità, svincolata dalle credenze immutabili, popolata da intellettuali puri sempre pronti a ripudiare le convenzioni e a partire per un libero viaggio di scoperte sperimentali e teoriche. Ora, la storia della scienza contrasta sistematicamente con questa visione ottimistica. Gli scienziati possono essere prevenuti

quanto i teologi, specie se vengono contestate le loro teorie predilette. Nessun moderno scienziato in una posizione di potere si è mostrato più prevenuto del consigliere scientifico personale di Winston Churchill, il professor EA. Lindemann, che il primo ministro aveva nominato Lord Cherwell. Aveva sposato la teoria secondo cui i razzi bellici a lungo raggio potevano funzionare solo con combustibile solido, sicché dovevano avere dimensioni gigantesche e necessitavano di mastodontiche piattaforme di lancio. Respingeva nettamente l'idea che quello che in teoria era il combustibile liquido più compatto potesse essere quantitativamente limitato e controllato quale mezzo di propulsione. A conferma della sua opinione, forniva calcoli matematici, e la sostenne così vigorosamente da usare la propria posizione di privilegio per deridere e cercare di screditare gli scienziati a lui gerarchicamente inferiori che sostenevano il contrario. Come gli eventi avrebbero dolorosamente dimostrato, Lord Cherwell aveva torto, ma ci vollero vari mesi per raccogliere le prove necessarie a smentirlo. Alla fine riconobbe il proprio errore, ma soltanto dopo che gli furono mostrate le incontestabili prove fotografiche dell'esistenza dei razzi e, in seguito, degli aerei senza pilota, successivamente rimpiazzate dai rapporti dei testimoni oculari dei loro voli e, infine, dalla consegna di frammenti fisici degli oggetti. Nel frattempo, per fortuna, i suoi oppositori si erano guadagnati una credibilità sufficiente da indurre i capi di stato maggiore britannici ad autorizzare l'incursione mirante a distruggere il centro delle armi V di Peenemünde. La missione fu un mezzo fallimento: non solo non portò al totale annientamento della base, ma non provocò l'eliminazione dei principali scienziati delle armi V, che era uno dei suoi obiettivi primari. Ciononostante ostacolò il programma delle armi segrete e questo ritardo, unitamente alle difficoltà incontrate dai tedeschi nel rendere operative le V-1 e V-2, rinviò il loro lancio verso gli obiettivi britannici a dopo il D-Day. Così le loro piazzole di lancio poterono essere conquistate, vanificando le aspettative tedesche di ritardare la sconfitta con il bombardamento a lungo raggio delle forze d'invasione nei loro punti di partenza. Dal punto di vista informativo, il programma delle armi V è interessante anche per un altro aspetto: la strana preponderanza dell'«humint» (human intelligence) nell'influenzare l'opinione della parte avversa. Le fonti informative umane non hanno avuto quasi nessun ruolo nel determinare le condizioni in cui è stata combattuta la maggior parte delle campagne analizzate in questo libro. La loro importanza, ancorché preminente nella campagna del Nilo, nella quale Nelson ricopriva anche il ruolo di ufficiale addetto alle informazioni, e decisiva per Thomas «Stonewall» Jackson nella Shenandoah Valley, è stata trascurabile nella guerra agli U-Boot e praticamente irrilevante nelle campagne di Creta e di Midway. Paradossalmente, nella guerra ad alta tecnologia fra gli scienziati delle armi segrete tedesche e i loro avversari alleati con il paraocchi, le informazioni da fonti umane sono state determinanti. L'anonimo Rapporto di Oslo fornì la prima traccia: la «conversazione origliata», se così accadde realmente, da parte dell'ignoto «ingegnere chimico» innescò poi l'azione alleata. In seguito, anche se le informazioni fotografiche - Vimagery, come verrebbero chiamate oggi - portarono le prime conferme concrete, furono i rapporti stilati dagli agenti in base alle osservazioni dei lavoratori stranieri di Peenemünde e dei clandestini polacchi a fornire la prova diretta che le armi V venivano lanciate. Senza quei rapporti, e senza le prove prodotte dagli svedesi neutrali, compreso il comandante della nave con le sue osservazioni, Londra non avrebbe avuto l'idea - che andò

via via precisandosi - di quale sarebbe stata la reale minaccia della bomba volante e del razzo supersonico. L'attacco informativo alle armi V tenne in vita l'importanza, altrimenti assai screditata, dell'humint. L'humint, benché il termine fosse allora ignoto, fornì - direttamente e indirettamente - anche i mezzi con cui nel 1862 Jackson condusse la sua campagna contro forze superiori nella Shenandoah Valley. Quella campagna, vista in una prospettiva militare globale, oscilla in modo incerto fra il vecchio e il nuovo. Per la sua epoca, Jackson apparteneva al futuro, il futuro del telegrafo elettrico e della ferrovia lungo la quale solitamente correva. In pratica, né il telegrafo né la ferrovia ebbero un ruolo, se non marginale, nella condotta di Jackson. Anche se alla fine usò il treno per far ripiegare l'Armata della Valle verso Richmond, se ne servì di rado durante la sua campagna di irretimento e disorientamento; il suo impiego del telegrafo, quale mezzo di comunicazione all'interno della valle e da questa verso i comandi superiori in altri luoghi, fu intermittente. Nella valle Jackson si comportò come avrebbe fatto un fedele subalterno di Napoleone, nonostante avesse più talento dei suoi superiori confederati: fece le sue valutazioni personali, non chiese ordini e prese le sue decisioni sulla base delle proprie valutazioni informative, fondate sulle osservazioni a breve raggio e locali. Come un comandante delle epoche precedenti l'avvento del telegrafo e della ferrovia, Jackson si preoccupò soprattutto di conoscere la geografia del teatro nel quale stava operando e di usarla a proprio vantaggio. Uomo dotato di un intuitivo senso del terreno - in questo simile a un altro generale di quella guerra, il taciturno, implacabile e pugnace Ulysses S. Grant -, fu notevolmente aiutato dal suo disegnatore di mappe, Jedediah Hotchkiss, cartografo di talento ancorché autodidatta. Nel mondo moderno, ricco di ogni tipo d'immagine, è difficile visualizzare le difficoltà dei viaggiatori di un tempo, quando spesso l'unica immagine disponibile della strada che si aveva di fronte era nella testa di qualche altro viaggiatore che aveva già percorso quella strada o di un abitante del luogo incapace di spiegarla. Poiché il territorio americano a est degli Appalachi era stato colonizzato, o quantomeno esplorato e percorso, due secoli prima dello scoppio della guerra civile, può sembrare strano che la maggior parte di quelle terre non fosse stata riprodotta su una carta e fosse ignota ai forestieri. Eppure era proprio così. Nonostante nella Shenandoah Valley vi fossero delle strade a pedaggio e vi passasse la ferrovia, gli eserciti dell'Unione non disponevano di mappe della zona e i loro ufficiali ne ignoravano i dettagli. Jackson, cresciuto nel West Virginia, aveva un'idea generale della topografia della valle ma, volendone una conoscenza particolareggiata, chiese a Hotchkiss di rilevare il teatro e tracciare per lui una mappa militare delle caratteristiche salienti: in particolare, corsi d'acqua, ponti e passi montani. Fu la mappa di Hotchkiss che gli assicurò una posizione di vantaggio. La serie di piccole vittorie locali ottenute da Jackson, che neutralizzò le manovre del nemico, sempre numericamente superiore, non fu il risultato di circostanze fort erarietà, ma di lucidi calcoli. Jackson era l'ufficiale addetto alle informazioni di se stesso, come lo era stato Nelson durante la campagna del Nilo, con la differenza che, pur confinato anch'egli in una zona di operazioni ristretta, nel suo ruolo di lepre, e non di cacciatore, doveva ingannare, confondere ed evitare uno scontro decisivo con il nemico, e non ingaggiarlo in una battaglia di annientamento. Tutti i casi analizzati in questo libro riguardano l'intelligence militare nel senso stretto del termine: chi aveva ottenuto la vittoria sul piano informativo è sceso sul campo di battaglia in condizioni di vantaggio (la

campagna del Nilo, la battaglia navale delle Falkland, Midway, la guerra degli U-Boot) o ha evitato di pagare il prezzo di un rapporto di forze a lui sfavorevole (la Shenandoah Valley); oppure chi aveva ottenuto la vittoria non è riuscito a evitare la sconfitta sul campo (Creta, la campagna delle armi V). Lo scopo è quello di dimostrare che le informazioni, per quanto buone, non sono necessariamente il mezzo per ottenere la vittoria; alla fine è la forza che conta, non l'inganno o la lungimiranza. Questo, però, non è il punto di vista oggi prevalente. Ci viene continuamente ripetuto che il dominio dell'informazione è la chiave del successo in guerra, specie nella guerra contro il terrorismo. Ora, non c'è dubbio che fare la guerra senza la guida che può fornire l'intelligence è come sparare nel buio, è come aggirarsi goffamente sferrando colpi inadeguati al bersaglio, o non centrare nemmeno un bersaglio. Sono tutte cose vere: senza informazioni gli eserciti e le marine, come si è verificato spesso prima dell'avvento dell'elettricità, non riuscivano a trovarsi, o quantomeno non in tempi brevi. Quando e se accadeva, la forza in possesso delle informazioni migliori combatteva probabilmente in condizioni vantaggiose. Ma dopo aver riconosciuto l'importanza della conoscenza preventiva fornita dalle informazioni, bisogna anche ammettere che i due schieramenti contrapposti, se vogliono veramente combattere, prima o poi riescono a trovarsi, e che, quando lo fanno, raramente l'esito della battaglia viene determinato dal fattore intelligence. Le informazioni sono di solito una condizione necessaria ma non sufficiente per la vittoria. L'attuale sopravvalutazione delle informazioni in guerra è il risultato di due fattori: il primo è l'abituale confusione fra spionaggio e/o controspionaggio e attività informativa vera e propria; il secondo è l'intreccio - e la contaminazione - fra intelligence operativa e sovversione, ovvero il tentativo di ottenere un vantaggio militare con metodi clandestini. L'intelligence operativa e lo spionaggio operano in momenti diversi. Lo spionaggio, che solitamente anche se non necessariamente è un'attività svolta da organi statali, è un processo ininterrotto, che affonda le sue radici nella notte dei tempi; e lo stesso vale per il suo antipode, il controspionaggio. Sembra che gli Stati abbiano sempre cercato di conoscere i segreti delle rispettive politiche, soprattutto quella estera ma anche quelle commerciali e militari, e nel contempo di preservare i propri. Il mondo e i metodi dello spionaggio sono noti a tutti: l'uso di agenti segreti, la corruzione di cittadini stranieri in posizioni di potere, l'uso di codici e cifrari, nonché il mantenimento di servizi di decrittazione e intercettazione. L'intelligence operativa, invece, è un'attività specifica del tempo di guerra e, a ritmo serrato, limitata a periodi relativamente brevi. Lo dimostra l'andamento dell'attacco informativo contro il programma delle armi V tedesco: essenzialmente inerte all'inizio, quando le prove erano esigue e vaghe, si è intensificato quando queste sono diventate incontrovertibili, quindi ha nuovamente rallentato quando i britannici, dopo la cattura dei siti di lancio delle V-1 nella Francia settentrionale, si sono erroneamente convinti che il pericolo fosse stato scongiurato. Questa intermittenza dell'attività d'intelligence operativa è parzialmente spiegata dalla posizione occupata nella gerarchia di qualunque esercito o marina dagli ufficiali addetti alle informazioni. Sempre subordinati allo stato maggiore operativo, raramente compiono tutta la loro carriera nell'intelligence; anzi, molti di loro chiedono di essere trasferiti ai settori operativi nella più che comprensibile speranza di diventare capi anziché rimanere subalterni. Benché sia comunque difficile che un ufficiale di stato maggiore diventi famoso, quale che sia il suo settore d'appartenenza, alcuni addetti

alle operazioni e capi di stato maggiore lo sono diventati - Berthier per Napoleone, Jodl per Hitler, Alan Brooke per Churchill -, ma non c'è praticamente nessun ufficiale dell'intelligence che abbia raggiunto la notorietà. Quello della seconda guerra mondiale più conosciuto, E.T. Williams, il capo del servizio informativo di Montgomery con l'VIII Armata nel deserto e poi in Normandia, era un docente di Oxford che era entrato nell'esercito come comandante di plotone delle King's Dragoon Guards. Quello della prima guerra mondiale più noto, Sir Alfred Ewing, il fondatore dell'OB 40 (Old Admiralty Building Room 40), era anche lui un ex docente di Cambridge che, da civile, divenne capo del Naval Education. Al termine del conflitto Williams, ancora giovane, ritornò all'università di Oxford.2 Lo spionaggio e il controspionaggio, invece, sono - o sono diventati oggi - l'arena di professionisti a tempo pieno. La CIA e il SIS (MI6) sono organi di Stato e, nella loro continua evoluzione, si sono trasformati in imponenti apparati burocratici. Nell'ex Unione Sovietica il KGB era di fatto, quantomeno per uno dei suoi aspetti, una sorta di governo ombra, incaricato di mantenere la stabilità interna del sistema sovietico, oltre che di spiare i nemici esterni e sconfiggere i servizi informativi stranieri. In tutte queste organizzazioni è stato possibile, anzi normale, entrare come recluta dopo un'accurata selezione per poi essere addestrati, di solito in una particolare specialità, e rimanervi per tutta la vita. Poiché si trattava di una carriera a tempo indeterminato, era chiaro che gli agenti operativi dovevano trovarsi qualcosa da fare per occupare le loro giornate; e poiché, di fatto, le gravi minacce alla sicurezza dello Stato sono intermittenti al pari delle gravi minacce militari alla sopravvivenza nazionale in tempo di guerra, le agenzie informative completavano la loro attività spiandosi a vicenda. Perciò, se qualcuno vi chiede cosa fanno le spie, la risposta più sicura è che le spie spiano le spie. Le reciproche agenzie d'intercettazione - il British Government Communication Headquarters (GCHQ, l'erede di Bletchley) e la National Security Agency (NSA) americana - sono a conoscenza di importanti segreti che raccolgono nell'etere grazie all'intercettazione e alla decrittazione. Quando ottengono rilevanti successi, sono in grado di svelare ai loro governi gli affari più segreti degli altri. E, paradossalmente, proteggono con grandissima cura ciò che sanno anche dalle agenzie consorelle. Non vi è rivalità più accanita di quella fra i servizi informativi che, con mezzi diversi, lavorano per la stessa causa. Il disprezzo manifestato dalle agenzie «hard», cioè basate su mezzi tecnici (GCHQ, NSA) rispetto a quelle «soft», cioè basate su agenti umani (CIA, SIS), non può essere illustrato meglio che dalla storia ormai ripetuta all'infinito delle cosiddette «spie di Cambridge» nei primi anni della guerra fredda. Donald Maclean, Guy Burgess, Kim Philby, Anthony Blunt, John Cairncross e i loro tirapiedi erano eleganti giovanotti di buona famiglia, che avevano studiato in scuole d'elite ed erano stati sedotti dalla logica distorta del marxismo, diventando agenti sovietici prima di entrare nei servizi informativi del Foreign Office britannico. Dopo il 1945 furono tutti sospettati e tre di loro - Maclean, Burgess e, in seguito, Philby - passarono in Unione Sovietica, scatenando una chiassosa campagna di stampa. La cosa provocò gravi danni ai loro servizi d'appartenenza e ai rapporti di fiducia fra americani e britannici, e ci vollero anni perché si ristabilissero. Per un lungo periodo, infatti, gli americani ritennero che i servizi informativi britannici fossero profondamente infiltrati, se non addirittura corrotti. Fu solo quando, molti anni dopo, gli stessi americani accusarono una serie di falle nel sistema di sicurezza della CIA e dei servizi informativi

militari, provocate chiaramente da agenti motivati più dalla cupidigia che dall'ideologia, che le relazioni tornarono su un piano di parità. Col senno di poi, i danni causati da almeno due delle spie di Cambridge, Burgess e Philby, erano più formali che sostanziali. Guy Burgess, un ostentato omosessuale dedito all'alcool, non salì mai i gradini della scala gerarchica del Foreign Office. Se il suo passato era assolutamente normale - il padre era un ufficiale di marina di carriera e lui stesso, finché non ebbe problemi di salute, era stato cadetto della marina a Dartmouth -, non si può dire altrettanto della sua personalità e del suo comportamento. Era un esibizionista, un posatore e un ribelle di professione. Allievo brillante a Eton, sprecò il suo tempo a Cambridge e, in seguito, ebbe addirittura difficoltà a trovare un lavoro. Un impiego temporaneo alla BBC lo portò negli anni permissivi della guerra a sistemarsi presso l'ufficio stampa del Foreign Office. Il suo fascino, unitamente alla ferrea determinazione di diventare un agente sovietico sotto copertura, gli valsero la promozione al posto di assistente personale del ministro di Stato. Ma non durò a lungo. Il suo irresponsabile impulso a oltraggiare chi si comportava in modo conformista fu alla base di un suo trasferimento in un settore specializzato nell'informazione, quindi al dipartimento dell'Estremo Oriente, dove continuò a suscitare una pessima impressione, fino all'ambasciata britannica a Washington. Le sue mansioni erano umilianti. Viene da chiedersi come mai, dopo anni di comportamenti scorretti, il Foreign Office non l'avesse ancora licenziato. La spiegazione, tanto comprensibile allora quanto incomprensibile oggi, è che Burgess era protetto dall'indulgenza che i beneducati manifestavano verso gli enfants terribles di professione. Il perdono dei suoi eccessi giustificava, in un certo senso, la loro inflessibile correttezza, e la riluttanza nel condannarlo li assolveva dalla vanagloria. È comunque assai dubbio che Burgess sia mai stato al corrente di segreti che potessero danneggiare il suo paese. Lo stesso può dirsi per il suo protetto, Kim Philby. Costui, un neocomunista militante, iniziò a lavorare come giornalista dopo essersi laureato a Cambridge, ma all'inizio della guerra fu trasferito, con l'aiuto di Burgess, all'eversivo Special Operations Executive. Da lì migrò al Secret Intelligence Service, che allora lavorava sotto la copertura del Foreign Office. Quale ufficiale dell'intelligence vendette di certo ai russi numerose informazioni relative al controspionaggio britannico e alla sovversione, e fu responsabile della morte di numerosi agenti antisovietici, in particolare albanesi e ucraini, che i britannici e gli americani avevano infiltrato dietro la Cortina di ferro nei primi anni Cinquanta. Tuttavia, Philby non aveva accesso ai piani di guerra né alle informazioni nucleari. Era il classico esempio della spia che spia le spie, e l'atmosfera del suo mondo è magistralmente descritta nei romanzi di John Le Carré, che riguardano quasi soltanto operazioni dei servizi di spionaggio contro i loro omologhi. Donald Maclean è stato un tipo di traditore diverso e più pericoloso. Nel 1945, quale promettente giovane diplomatico presso l'ambasciata di Washington, fu nominato cosegretario del Comitato angloamericano per lo sviluppo nucleare (Combined Policy Committee) e gli fu anche dato un lasciapassare che gli consentiva di accedere senza controlli alla sede centrale della Commissione per l'energia atomica. Quali e quante informazioni sia riuscito a raccogliere rimane ancora oggi un mistero. Probabilmente erano meno preziose di quelle fornite a Mosca dagli scienziati nucleari Alan Nunn May, cittadino britannico, e Claus Fuchs, un britannico naturalizzato di origine tedesca, entrambi comunisti militanti, anche se di origini molto più umili rispetto alle spie di Cambridge. Avevano però il vantaggio di lavorare

presso i laboratori nucleari di Los Alamos, dov'era stata sviluppata la prima bomba atomica, e sono senza dubbio stati loro la fonte d'informazioni che ha consentito a Stalin di conoscere il segreto dell'arma nucleare prima di Hiroshima. Maclean, che non aveva una preparazione scientifica, non fu colpevole di quel tradimento. Tuttavia, data la rilevanza della sua posizione fu senza dubbio responsabile di aver inquinato per anni la fiducia tra britannici e americani all'inizio della guerra fredda. Il «clima» particolare del tradimento delle spie di Cambridge, un termine usato dal più acuto analista del caso, Andrew Boyle, spiega bene il persistente interesse popolare per esso.3 Burgess, Maclean e Philby non erano solo cittadini privilegiati della società che avevano tradito, rampolli di buona famiglia usciti dalle più famose scuole e università; appartenevano anche all'elite sociale, dato che conoscevano coloro che contavano ed erano a loro agio in compagnia dei personaggi alla moda e dei potenti. Eppure tutti e tre insistevano nel comportarsi in maniera disdicevole: bevevano in modo eccessivo e ostentato, e violavano pubblicamente le norme sessuali dell'epoca. Burgess era un omosessuale promiscuo, quando l'omosessualità era ancora un reato penale. Maclean, pur essendo sposato, soccombette spesso alle sue pulsioni omosessuali. Philby, sebbene strenuamente eterosessuale, trattava le donne con arrogante egoismo: abbandonò la sua seconda moglie, incinta del loro quinto figlio, a una morte solitària per alcool e droga; dopo aver lasciato i servizi segreti, si sposò per la terza volta con la moglie di un collega giornalista; allacciò una relazione con la moglie di Maclean durante il loro esilio moscovita e infine, quando l'ex signora Maclean conobbe la sua vera natura, si unì in matrimonio con una russa molto più giovane di lui. Le spie di Cambridge non erano soltanto dei traditori, ma anche, in modi differenti eppure simili, dei mostri di egoismo. Non c'è da meravigliarsi, quindi, che abbiano esercitato per così tanto tempo un fascino perverso. Siccome la sostanza dello spionaggio è la falsità, non bisogna stupirsi che le tre spie professioniste più note dei tempi moderni - ebbero dei dipendenti, ebbero anche degli imitatori, alcuni sovietici, altri americani, ma nessuno compiaciuto come loro - fossero persone così disgustose. Il tradimento è un'attività intrinsecamente ripugnante, al punto che è difficile non disprezzare anche coloro che, durante il nazismo e la guerra fredda, tradirono la loro patria per devozione nei confronti di idee universalmente ammirate, come il rispetto della verità o la libertà democratica. Poiché una spia efficiente mente per proteggere se stessa, ed evita di esporsi per poter fare progressi nella propria attività, il suo comportamento è l'opposto di ciò che viene convenzionalmente ritenuto eroico. L'eroe è un combattente, che espone il petto ai colpi del nemico. La spia evita il combattimento e ritiene che il proprio lavoro sia fatto al meglio quando non attira l'attenzione di nessuno. Di qui il paradosso. Nel XIX secolo i britannici - ed è una peculiarità dell'approccio britannico al mondo dei servizi segreti, nonostante sia stato poi adottato anche dagli americani - hanno concepito una filosofia della guerra segreta nella quale si combinavano la doppiezza ma anche l'etica dell'eroismo. Dato che la Gran Bretagna è sempre stata demograficamente debole ma strategicamente forte, una nazione con una popolazione limitata che aveva una posizione di comando attraverso le principali rotte marittime mondiali, ha ovviamente cercato di aumentare al massimo il proprio potere mobilitando quelle che oggi verrebbero definite forze speciali e sovversive contro i suoi nemici. Tale pratica iniziò con ogni probabilità durante la guerra peninsulare del 1808-14, quando l'esercito britannico in Portogallo e Spagna reclutò e addestrò

personale locale per prestare servizio in reggimenti irregolari ai comandi di ufficiali britannici: la Reale legione lusitana era uno di questi. La Gran Bretagna finanziò anche direttamente non solo l'esercito spagnolo, quello che era sopravvissuto dopo il crollo politico del 1808, ma anche le bande di guerriglieri che ne presero il posto dopo l'occupazione francese. I guerriglieri non minacciarono mai di mettere fine all'occupazione o di rovesciare il potere francese ma, con tremende sofferenze per la popolazione spagnola, riuscirono a rendere la Spagna praticamente ingovernabile. Nel frattempo in India i britannici applicavano la tecnica opposta al fine di sedare i disordini e restaurare il governo centrale. Agendo nominalmente in appoggio dei fiacchi e di fatto defunti imperatori Moghul, fecero ampio uso di irregolari per stroncare le bande di predoni che ne saccheggiavano il territorio e per sconfiggere gli eserciti degli strapotenti sudditi che si erano autoproclamati governanti provinciali. Com'è d'uso al termine di una vittoriosa campagna di pacificazione, incorporarono i soldati sconfitti nelle loro forze. Alla metà del XIX secolo i britannici avevano alle loro dipendenze in India due entità militari: un loro esercito regolare, reclutato fra gli indiani ma organizzato sul modello europeo, e, aggregato a esso, un caleidoscopico insieme di unità irregolari, che indossavano gli indumenti locali, osservavano le locali abitudini disciplinari ed erano comandati da un pugno di ufficiali britannici che si erano di fatto naturalizzati: lo Shah Shujah's Contingent, lo Hyderabad Contingent, la Punjab Irregular Force. Quando, nel 1857, i regolari indiani si ammutinarono contro il governo britannico, la rivolta fu in larga parte domata mobilitando contro di loro gli irregolari; e quando l'ammutinamento indiano ebbe termine, il vecchio esercito regolare fu completamente sostituito dalle forze irregolari che avevano evitato lo scioglimento dell'impero indiano. Questo mantenne un numero minimo di ufficiali britannici - nel 1911, l'anno del Delhi Durbar, che segnò dal punto di vista cerimoniale il culmine del potere del Raj, ammontavano solamente a 3000 - che, in massima parte, indossavano indumenti locali, parlavano i dialetti indiani e si vantavano della loro completa immersione nelle abitudini e nella cultura dei loro soldati. Ciò che accadde in India accadde anche nel resto dell'impero britannico, che fu in larga parte presidiato dai propri abitanti sotto un controllo britannico estremamente sommario. Il King's African Rifles, la Royal West African Frontier Force, il Somaliland Canai Corps, la Sudan Defence Force erano eserciti locali comandati da britannici che esercitavano il potere non con la forza, ma imitando le abitudini delle autorità locali.4 I francesi fecero qualcosa di simile nel loro impero africano, attraverso l'organizzazione dei goum delle montagne marocchine e delle truppe cammellate dei méhariste nel Sahara, reparti dal carattere ancor più indigeno dei loro equivalenti britannici.5 I francesi, però, non abbracciarono mai l'idea di autogoverno imperiale in modo così completo come i britannici. Il fatto che un impero potesse basarsi sui legami personali creatisi fra il guerriero locale e il giovane ufficiale-sportivo bianco, che ne aveva imparato la lingua e adottato le usanze, divenne un concetto tipicamente britannico. Quell'idea era molto vantaggiosa. I legami che si creavano erano molto forti e sarebbero sopravvissuti alle prove più dure. Tuttavia, i britannici spinsero l'idea troppo in là. Si convinsero che ciò che funzionava per mantenere l'autorità imperiale, e perfino per estendere i confini dell'impero, avrebbe funzionato anche nelle guerre con i loro consimili europei. Gli ultimi vittoriani si lasciarono affascinare dagli ideali dell'impero al punto di convincersi che il fascino di quegli ideali si sarebbe imposto anche ai sudditi

dell'impero. Nessun individuo è stato sedotto dall'universalità dell'ideale imperiale più di Winston Churchill. Ciò accadde, curiosamente, in Sudafrica durante la guerra dei Boeri: un attacco degli Afrikaner - e, in parte, una loro ribellione - contro l'imperialismo britannico. Churchill, che partecipò alla guerra dei Boeri sia come giornalista sia come militare, acquisì una profonda ammirazione per lo spirito boero. L'impegno dei Boeri nella lotta per mantenere l'indipendenza delle loro piccole repubbliche, e il loro rifiuto a sottomettersi anche dopo essere stati palesemente sconfitti da una forza superiore, lo fecero giungere a due conclusioni. La prima era che, esercitando la magnanimità, i Boeri potevano trasformarsi dai peggiori nemici nei migliori amici. Ciò si dimostrò vero a livello personale dato che Jan Smuts, l'eccezionale capo della guerriglia boera, dopo la resa del suo popolo divenne il capo filobritannico del Sudafrica postbellico e un affabile collega politico di Churchill. La seconda conclusione, che avrebbe avuto conseguenze meno favorevoli, era che la pratica della guerriglia, da parte di gente dallo spirito libero, poteva logorare una potenza superiore, interdirle la libertà d'azione, distorcere la sua strategia e infine forzarla a fare importanti concessioni politiche non ottenute con mezzi puramente militari. Questa convinzione sembra alla fine aver acquisito un valore universale nella visione del mondo di Churchill. Non la situò in un contesto, calcolando la possibile reazione di un nemico più o meno crudele che si confrontava con l'azione della guerriglia. Sembrava avesse conferito all'idea di guerriglia un valore autonomo e credesse che il guerrigliero, dati la natura clandestina delle sue azioni e l'appoggio di cui godeva da parte dei patrioti civili, avesse il successo garantito. È possibile che queste convinzioni, sebbene nate sull'esempio boero, siano state rinforzate dalla sua esperienza dei moti irlandesi del 1918-21 e dalla sua conoscenza di un altro prestigioso capo guerrigliero che finì per ammirare, Michael Collins. In ogni caso, quando nel 1940 divenne primo ministro, in un momento di massima crisi della vita nazionale, aveva partecipato a due conflitti di guerriglia su larga scala, uno conclusosi vittoriosamente solo dopo grandi difficoltà, l'altro chiaramente perso, e può quindi essere perdonato per la sua idea secondo cui le operazioni di guerriglia erano mezzi efficaci per minare un nemico fuori dai confini. «Mettete l'Europa a ferro e fuoco.» Questi furono gli ordini che Churchill diede il 24 luglio a Hugh Dalton, il ministro dell'Economia di guerra del suo governo del 1940, che portarono alla creazione di una rete di organizzazioni sovversive in tutti i paesi europei occupati dai nazisti, così come nei territori dell'Estremo Oriente occupati dai giapponesi. L'elemento fondamentale era rappresentato dallo Special Operations Executive, il cui compito principale era infiltrare gruppi di agenti, in genere con il paracadute e tutti dotati di radio per mantenere i collegamenti con la base, nei territori occupati, prendere contatto con le locali formazioni della resistenza, se esistevano, organizzare la consegna di armi e rifornimenti, e condurre azioni di spionaggio e sabotaggio. Nelle nazioni più piccole - Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia -, dove mancavano le condizioni per organizzare la guerriglia, questi gruppi cercarono solo di allestire servizi informativi (in modo disastroso in Olanda, dove il servizio fu penetrato ben presto dai tedeschi e le sue radio usate per far cadere in trappola i nuovi agenti al momento del loro arrivo). In Francia il SOE organizzò reti di agenti informativi su tutto il territorio nazionale, ma addestrò e armò anche le bande di partigiani che proliferarono dopo l'introduzione del lavoro coatto nell'agosto 1942. La resistenza francese, la cui nascita fu relativamente lenta, si divise fin dall'inizio in base alle varie

componenti ideologiche; gli ufficiali del SOE sul campo si trovarono a gestire un difficile gioco politico, dato che all'interno del paese i comunisti cercavano di creare un loro esercito segreto, fondamentalmente fedele a Mosca, mentre all'esterno De Gaulle a Londra lottava per riunire la resistenza e farla convergere nelle sue Forze della Francia libera. In Grecia e nei Balcani, dove vi era una lunga tradizione di resistenza locale contro il precedente potere turco, le bande della guerriglia nacquero poco dopo l'occupazione tedesca di aprile-maggio 1941. Anche queste erano divise ideologicamente, con risultati disastrosi per la popolazione. In Iugoslavia, i cetnici monarchici furono il primo gruppo con il quale il SOE prese contatto, ma il loro capo, Draza Mihajlovic, pensava che la sua giusta strategia fosse quella di aspettare a intervenire per aumentare le proprie forze finché le circostanze non avessero consentito la ustanka, la sollevazione generale contro gli occupanti. I suoi avversari, i partigiani comunisti agli ordini di Tito, preferivano dar vita a una guerra su tutto il territorio, con l'obiettivo di politicizzare la popolazione e garantirsi una posizione di potere che avrebbe assicurato la creazione di un governo comunista in seguito alla sconfitta o al ritiro degli occupanti. Dato che Tito stava combattendo il nemico, mentre i cetnici non lo facevano, nell'aprile 1943 il SOE, il cui comitato direttivo balcanico era pesantemente infiltrato dai comunisti britannici, trasferì il proprio appoggio ai partigiani. In Grecia, il SOE non diede mai il proprio appoggio ai comunisti, dato che prudentemente Winston Churchill considerava essenziale tenere quel paese al di fuori dell'orbita sovietica; ciononostante, grazie alla spietatezza delle loro operazioni interne, nel 1943 riuscirono a diventare il gruppo dominante della resistenza e alcune delle armi fornite dal SOE finirono inevitabilmente nelle loro mani. Il risultato in Grecia fu la guerra civile, che proseguì a lungo dopo la liberazione del 1944 e non fu sedata che nel 1948. La guerra civile fu anche il risultato del conflitto fra cetnici e partigiani iugoslavi. In entrambi i casi vi furono gravi perdite fra i civili, amplificate dalle rappresaglie degli occupanti, che sovente prendevano di mira degli innocenti. Nel corso della seconda guerra mondiale la Iugoslavia perse una percentuale della propria popolazione superiore a quella di qualunque altra nazione belligerante, in maggioranza vittime della violenza intestina; anche i greci subirono gravi sofferenze. In quel periodo, e per numerosi anni seguenti, le campagne di guerriglia condotte con l'aiuto del SOE nei territori dell'Europa occupata furono celebrate come uno degli elementi più significativi dello sforzo bellico contro il nazismo. La storia del SOE ha contribuito in modo notevole al mito della «intelligence» come una sorta di mezzo misterioso per vincere la guerra, meno costoso delle battaglie e sotto certi aspetti più letale, alimentando l'immaginazione popolare nei primi anni del dopoguerra. I più autorevoli agenti del SOE - gli organizzatori delle più importanti reti nella Francia occupata, i principali agenti di collegamento paracadutati sulle montagne della Iugoslavia e della Grecia - furono celebrati come gli equivalenti di Lawrence d'Arabia della seconda guerra mondiale, di pari fascino ma ancor più efficaci. L'eroismo degli agenti del SOE non dovrebbe mai essere minimizzato. Coloro che si paracadutavano in Francia rischiavano la vita ogni giorno che trascorrevano in azione, e il coraggio mostrato, specie da donne quali Violet Szabo e Noor Inayat Khan, arruolate quali agenti segreti soltanto perché parlavano francese, riempie d'ammirazione chiunque legga del loro comportamento e della loro terribile morte.6 Anche quelli inviati nei Balcani, che sopportarono rigidi inverni sulle montagne iugoslave rischiando di essere catturati ogni giorno dal nemico, mostrarono un

coraggio fuori del comune. Tuttavia, quando si traccia un bilancio, il reale valore militare di ciò che hanno compiuto, paragonato alle conseguenze del loro sostegno a quelle che erano guerre sia civili sia antitedesche, induce a riconsiderare criticamente la giustificazione del desiderio di Churchill di «mettere l'Europa a ferro e fuoco». L'idea di Churchill di una sollevazione in tutta Europa contro l'occupante tedesco - una ustanka universale - era minata alla base da una debolezza che aveva fin da allora distorto la teoria e la pratica della guerra segreta, e quindi dell'«intelligence». Churchill era un gentleman inglese, che non solo era convinto delle idee del fair play e del rispetto per il nemico in quanto avversario onorevole, ma riteneva che queste idee fossero condivise da coloro che la sua nazione combatteva. Era stato così in passato, quando gli eserciti europei erano stati comandati da altri gentiluomini. E non solo quelli europei: J.F.C. Fuller, il grande teorico della guerra e contemporaneo di Churchill, intitolò il suo resoconto sulla guerra dei Boeri del 1899-1902 L'ultima guerra dei gentiluomini. I Boeri in Sudafrica, sebbene decisi a resistere oltre la sconfitta in campo aperto, condussero la successiva guerriglia secondo regole da gentiluomini. Non uccidevano i prigionieri e non torcevano un capello ai non combattenti. Nonostante dopo tre anni di resistenza siano stati sopraffatti, hanno conservato fino alla fine il loro codice d'onore. Churchill, che in qualità di giovane deputato aveva difeso i Boeri alla Camera dei Comuni malgrado avesse combattuto la guerra dall'altra parte della barricata, riteneva ancora nel 1940 che una replica dell'intransigenza boera in un'Europa occupata dai tedeschi avrebbe potuto portare alla stessa risposta data nel Transvaal occupato dai britannici quarantanni prima. Immaginava che i soldati della Germania nazista avrebbero evitato di commettere atrocità di fronte alla resistenza degli occupati, così come i suoi commilitoni avevano fatto in un Sudafrica ancora non sottomesso. Purtroppo aveva completamente trascurato i mutamenti ideologici intervenuti nella moralità dell'Europa continentale dopo gli sconvolgimenti della prima guerra mondiale e dalle rivoluzioni politiche fra il 1917 e il 1939. Non aveva intuito che la scomparsa di tutti gli elementi di stabilità su cui contavano i tedeschi - in particolare la monarchia e la valuta -avrebbe aperto le porte a un regime che predicava l'odio contro le forze dell'instabilità, in primo luogo comuniste e socialiste, ma anche contro coloro che non seguivano la morale tradizionale, nazionalisti non tedeschi e avversari della nozione di cultura tedesca quale principio guida della vita sul continente. Non capì che fomentare la resistenza contro un regime imbevuto di ipocrita sicurezza nelle proprie convinzioni, qual era il nazismo, avrebbe provocato una diabolica crudeltà nei confronti di coloro che vi si opponevano. La resistenza, nelle sue varie forme, fu un movimento ammirevole. Mantenne viva nelle nazioni sconfitte e occupate l'idea del ripristino dell'indipendenza e del ritorno, a lungo termine, alla vita democratica, una volta che il dominio tedesco fosse stato rovesciato grazie all'intervento anglo-americano. A breve termine, però, la resistenza, nonostante preservasse l'orgoglio nazionale, non portò nient'altro che sofferenza a coloro che ne alzarono il vessillo e a molti altri che furono coinvolti inconsapevolmente nella lotta. La resistenza provocò danni pressoché irrilevanti alle forze di occupazione tedesche. Delle sessanta divisioni di stanza in Francia alla vigilia del D-Day, nessuna era impegnata in attività antipartigiane. Erano tutte impegnate nella difesa delle coste, in attesa dell'invasione alleata, mentre il mantenimento della sicurezza interna era affidato alle unità della Gestapo e della polizia e della milizia francesi. Per i tedeschi, la sicurezza interna non

era un problema né nei Paesi Bassi né in Scandinavia. Non vi era nessun problema di sicurezza interna in Cecoslovacchia e nemmeno nell'indomita Polonia, dove l'Armata nazionale seguiva la filosofia di Mihajlovic in Iugoslavia, ossia quella di attendere gli eventi fino a quando non si fossero presentate le circostanze favorevoli per una sollevazione nazionale. Quando nel 1944 giunse il momento, fu tradita dai liberatori russi, i quali lasciarono ai tedeschi il compito di distruggere la resistenza polacca, un compito che altrimenti avrebbero dovuto svolgere loro. Col senno di poi, la confusione fra «resistenza» - operazioni clandestine contro il nemico, solitamente basate sul concetto di opposizione a un'occupazione totalitaria, o acquisizione del controllo da parte di un potere politico oppressivo mascherato da movimento di liberazione - e «intelligence», letteralmente l'attacco ai sistemi di spionaggio e cifra nemici, non fece altro che danneggiare entrambe. La resistenza, il cui miglior esempio è probabilmente l'opposizione dei francesi all'occupazione del loro paese da parte dei conquistatori tedeschi nel 1940, è assolutamente giusta anche se spesso, come fu in massima parte la resistenza francese, inefficace. Sostiene il concetto di sovranità nazionale e mantiene aperta la possibilità di ristabilimento del governo legittimo. L'intelligence, nel senso di attacco nazionale a un sistema di comunicazioni protette del nemico, e di sistemi di sorveglianza e spionaggio, è sempre sia giusta sia necessaria in tempo di guerra e adesso, purtroppo, anche in tempo di pace. L'intreccio di resistenza e intelligence nella seconda guerra mondiale fu tuttavia un grave errore, specie da parte britannica. Fu evitata dai tedeschi, che fin dai tempi della loro guerra di unificazione contro austriaci e francesi nel 1866-71 avevano adottato una visione molto legalistica dei comportamenti degli occupati nei confronti degli occupanti, una visione che, per reazione, costituisce il fondamento del trattamento estremamente severo riservato alla resistenza laddove l'hanno incontrata: la fucilazione difrancstireurs sospetti in Belgio nel 1914, alcune migliaia compresi donne e bambini, e la loro crudele repressione dei disordini interni nell'Europa occupata nel 1939-44, che andava dalla deportazione di chi era stato catturato in Francia allo sterminio indiscriminato dei partigiani nell'Europa orientale.7 I britannici, invece, scelsero di fomentare la resistenza per una serie di motivi. Uno era la debolezza della loro posizione militare dopo il giugno 1940, che li incoraggiò a adottare qualunque strumento per fare la guerra che promettesse dei risultati. Un altro era la loro stessa esperienza, quali imperialisti, di ribellioni all'interno dei territori occupati, che aveva insegnato con quanta efficienza i ribelli potevano provocare la dispersione delle forze regolari. Tuttavia, il motivo principale può essere stato la tradizione di guerra irregolare che scorreva nel sangue britannico, e in particolare in quello della sua classe militare. Gran parte dell'impero era stato conquistato con mezzi non convenzionali, reclutando i guerrieri tribali per sconfiggere, sotto la guida degli ufficiali britannici, altri guerrieri tribali, in particolare in India e in Africa. In questo modo la Gran Bretagna aveva creato una gerarchia fra le etnie e le comunità religiose, per motivi più militari che economici, e i loro nomi furono usati dalla Royal Navy per la sua più potente classe di cacciatorpediniere: Sikh, Zulù, Matabele, Ashanti, Punjabi e Somali. Gli ufficiali britannici che avevano comandato i sikh e i somali ne ammiravano le doti marziali, erano orgogliosi di parlarne la lingua e di conoscerne le tradizioni, ed erano convinti che la combinazione delle capacità di combattimento di quei guerrieri con quella di comando europea formasse

una miscela militare imbattibile.8 Contrariamente a ogni logica, agli occhi dei britannici la tradizione irregolare nella sua massima forma era personificata dai Boeri, che alcuni dei loro avversari, in particolare Winston Churchill, decisero di considerare una sorta di tribù bianca. Egli adottò il termine boero di «commando» per indicare le forze d'incursione che ritenne necessario formare nel 1940 allo scopo di attaccare ai fianchi la «fortezza Europa» di Hitler; contemporaneamente dispose, con la creazione del SOE, di fomentare una ribellione in stile boero all'interno dei territori occupati. Non vi fu nessuna difficoltà nel reclutare giovani ufficiali da inviare sul continente nemico. La loro missione - creare, armare, addestrare e guidare i resistenti locali - era così connaturata alla tradizione militare britannica che i volontari abbondavano. Coloro che andarono in Grecia, molti dei quali eminenti professori di materie classiche, erano ispirati in particolare dalla memoria della missione filoellenica di Lord Byron nella guerra d'indipendenza contro i turchi combattuta dai greci negli anni Venti del XIX secolo. Qualcosa di simile animava coloro che si paracadutarono in Iugoslavia, dove il terreno montagnoso, il cibo pessimo, la costante necessità di marciare e di parlare le lingue locali riportavano alla mente sia l'epica della lotta contro i turchi sia le condizioni di combattimento sul confine nordoccidentale dell'India. Il SOE, sotto molti aspetti, era una replica dell'etica imperiale, con la differenza che molti dei suoi membri erano il prodotto del clima di sinistra esistente nel periodo fra le due guerre a Oxford e Cambridge, e potevano considerarsi dei colleghi «progressisti» dei partigiani anziché gli agenti di un lontano potere imperiale. Era un'illusione. In Europa occidentale il SOE non fece quasi nulla perché i tedeschi mollassero la presa sui territori occupati, ma, fortunatamente non fece nemmeno troppi danni. Nei Balcani, invece, fece molti danni, fornendo gran parte dell'equipaggiamento che consentì ai partigiani di insediarvi dopo la guerra dei governi comunisti, avallando anche indirettamente il loro diritto a farlo. Solo per un pelo la Grecia sfuggì a tale destino: se Churchill non si fosse pronunciato al riguardo e se i criminali comunisti greci non avessero calcato troppo la mano, dopo il 1944 Atene sarebbe potuta diventare una capitale comunista come Belgrado. Da allora il danno si è ampliato quando, con la confusione fra sovversione e intelligence posti sotto la medesima copertura nel condurre la guerra segreta, la comunità dell'intelligence è stata compromessa. In Gran Bretagna, dopo lo scioglimento del SOE nel 1946, il Secret Intelligence Service si è fatto incautamente trascinare in attività sovversive, con risultati disastrosi in Albania, dove l'agente scelto per promuovere le forze anticomuniste fu il traditore Kim Philby, e nei paesi baltici dove, come in Olanda nel 1941-43, la resistenza finì sotto il controllo dell'organizzazione che i suoi contatti dell'MK avevano come obiettivo, il KGB russo. In seguito a ciò, molti patrioti anticomunisti morirono in entrambe le regioni. Negli Stati Uniti la Central Intelligence Agency (CIA), creata nel 1947 per prendere il posto dell'OSS del tempo di guerra, sciolto troppo rapidamente, si occupò sia delle attività di raccolta informativa sia di quelle sovversive, dapprima condotte separatamente in Gran Bretagna dall'MI6 e dal SOE. In un mondo di segreti, che non rivela ciò che fa o ciò che sa, non tocca al profano giudicare se l'unificazione di queste missioni fosse o meno sensata. I nemici della CIA, e sono molti, sostengono però che ne avesse ampiamente il diritto. In linea di principio, tuttavia, chi scrive ri tiene che affidare la raccolta delle informazioni e l'attività di sovversione allo stesso ente non sia auspicabile. La sovversione è un modo debole di combattere, che

differisce dalla guerra convenzionale per la totale imprevedibilità dei suoi risultati; inoltre, in una democrazia, è sempre suscettibile di sconfessione da parte dell'autorità legittima o di denuncia da parte dell'opposizione. La raccolta delle informazioni, invece, può fornire risultati tali da far vincere un conflitto e, se condotta in modo sicuro e sobrio, è un'attività che solo chi è prevenuto può condannare. In ultima istanza, però, anche la guerra delle informazioni è una forma debole di attacco contro il nemico. Sapere, secondo l'opinione comune, è potere, ma la conoscenza non può distruggere, sviare, danneggiare e nemmeno sfidare un'offensiva del nemico, a meno che il possesso della conoscenza non sia associato alla forza reale. Come dice in modo semplice David Kahn, vi è «un fatto elementare a proposito dell'intelligence ... in guerra è un fattore secondario». Riflettendo sulla sconfitta subita nella Blitzkrieg del 1939 dalla Polonia, il paese i cui crittoanalisti penetrarono Enigma con il solo sforzo della mente, uno sforzo mai eguagliato da nessun altro nemico della Germania, prosegue: «Tutta l'attività di violazione dei codici da parte polacca, tutti gli sforzi strazianti e gli eroici successi, non hanno aiutato per nulla i militari polacchi. L'intelligence può funzionare solo attraverso la forza».9 L'equilibrata precisazione di Kahn è di estrema importanza, e i militari e gli statisti devono sempre ricordarla, specie in questi tempi di cosiddetta «rivoluzione dell'informazione». La conoscenza di ciò che il nemico può fare o di quello che intende fare non è mai sufficiente per garantire la sicurezza, a meno che non si abbia anche il potere e la volontà di resistere e, preferibilmente, di anticiparlo. Quante volte i ricchi, i ben informati e i compiaciuti sapevano nei loro cuori quali erano le minacce future. L'ultimo califfo abbaside, al-Musta's,Im, sospettava senza dubbio la sorte che lo attendeva a Baghdad nel 1258, quando si arrese vilmente al mongolo Hulagii e ai suoi uomini dediti allo strangolamento con le corde dell'arco. Le deboli democrazie occidentali hanno permesso a Hitler di compromettere il loro sistema di sicurezza europeo fin quando non presero posizione, ormai troppo tardi. Al contrario, nel 1941 i giapponesi si convinsero, contro ogni evidenza e contro gli avvertimenti del loro ammiraglio più importante, di poter attaccare l'America e sopravvivere. La conoscenza preventiva non è una protezione contro i disastri, e le informazioni in tempo reale non sono mai abbastanza reali. Alla fine conta soltanto la forza. Mentre le nazioni civilizzate iniziano a tracciare la loro via attraverso la terra desolata di una guerra universale contro il terrorismo senza una conclusione prevedibile, possano i loro guerrieri affilare le spade e l'intelligence renderne più acuto lo sguardo. La capacità di colpire rimarrà infatti la protezione migliore contro le nubi dell'ignoto, del pregiudizio e dell'ignoranza che minacciano di oscurare i princìpi dell'Illuminismo. note: Introduzione * Letteralmente «cassetta postale morta», nel gergo delle spie tale termine - o il suo acronimo DLB - indica il luogo in cui avviene uno scambio di materiale senza necessità di un contatto diretto fra le parti. 1 J. Buchan, Il mantello verde, trad. it. Roma, Nuova Edizioni del Gallo, 1991. 2 E. Childers, L'enigma delle sabbie, trad. it. Roma, Bariletti, 1989.

I.

La conoscenza del nemico 1 N. Austin e N. Rankov, Exploratio. Military and Political Intelligence in the Roman World from the Second Punk War to thè Battle of Adrianople, London, 1995, pp. 26-27, 209-210. 2 Ivi, pp. 9-10. 3 Ivi, p. 246. 4 E. Christiansen, Le crociate del Nord. Il Baltico e la frontiera cattolica. 1100-1525, trad. it. Bologna, il Mulino, 1983, pp. 207-208. 5 S. Runciman, La prima crociata, trad. it. Casale Monferrato, Piemme, 2001, libro III, capp. II e III; libro IV, cap. I. 6 P. Contamine, La guerra nel Medioevo, trad. it. Bologna, il Mulino, 1986, pp.49-51,300-312. 7 J.R. Alban e C.T. Allmond, «Spies and spying in the Fourteenth Century», in C.T. Allmond (a cura di), War Literature and Politics in the Late Middle Ages, London, 1976, pp. 73-101. 8 T. Barker, The Military Intellectual and Battle, Raimondo Montecuccoli and the Thirty Years War, New York, 1975, pp. 160, 242. 9 C. Duffy, The Military Experience in the Age ofReason, London, 1987, p. 186. 10 Id., Frederick the Great. A Military Life, London, 1985, pp. 59-64. 11 N. Austin e N. Rankov, op. cit., p. 15. 12 Per il sistema harkara e il suo rilevamento da parte britannica, cfr. C.A. Bayly, Empire and Information, Intelligence Gathering and Social Communication in India, 1780-1870, Cambridge, 1996, in particolare cap. II. 13 L'origine del termine «Y» è misteriosa. Potrebbe derivare dal simbolo impiegato nel corso della prima guerra mondiale dagli ufficiali di artiglieria britannici per indicare i sistemi di stima della distanza per via acustica: i bracci della Y rappresenterebbero le onde sonore ricevute in un punto d'intercettazione centrale. 14 Per la questione se Sorge influenzò o meno le decisioni sovietiche, e se fu creduto o no, cfr. F.W. Deakin e G.R. Storry, Il caso Sorge, trad. it. Torino, Einaudi, 1966, pp. 204-231, in particolare p. 219. Cfr. anche W. Laqueur, Un mondo di segreti, trad. it. Milano, Rizzoli, 1986, pp. 295, 304. Sorge, a prescindere dal suo successo, è stato una figura molto significativa, dato che la sua personalità e la sua carriera esemplificano quelle dell'agente ideologicamente impegnato nella sua versione più pericolosa. Sorge era molto intelligente e coraggioso, e totalmente votato alla causa, con una forma di dedizione che si esprimeva nella lealtà incondizionata nei confronti di una nazione che non era la sua. 15 W. Laqueur, op. cit., pp. 30-421, 474-475. 16 A. Boyle, The Climate of Treason, London, 1979, p. 371.

II.

A caccia di Napoleone 1 G. Bennett, Nelson the Commander, London, 1972, p. 59. 2 H. Popham, A Damned Cunning Fellow, St Austell, 1991, p. XIII. 3 G. Bennett, op. cit., pp. 61-62. 4 B. Lavery, Nelson and the Nile, Chatham, 1998, p. 9. * L'esercito francese attaccò Alessandria e la conquistò il 2 luglio. Napoleone lo guidò poi lungo il Nilo fino al Cairo, dove il 21 luglio combattè contro 60.000 Mamelucchi e loro seguaci nella Battaglia delle Piramidi, alle porte della città. La sua vittoria fu totale. Preso Il Cairo, si spinse nuovamente verso nord per occupare la Sìria, dato che la distruzione della sua flotta da parte di Nelson poneva fine a qualsiasi piano d'invasione dell'India. Una spedizione turca, appoggiata dai britannici, si schierò a protezione della costa siriana e dei suoi porti. A San Giovanni d'Acri la difesa fu guidata dal capitano di vascello Sir Sidney Smith della Royal Navy. Quando tra le file della sua forza di assedio scoppiò un'epidemia, Bonaparte ripiegò sul Cairo, per poi tornare sulla costa allorché una scorta navale britannica portò ad Abukir un'altra forza di spedizione turca, che venne da lui sconfitta il 25 luglio. Il 23 agosto Napoleone, rassicurato dal controllo francese sull'Egitto ma preoccupato per la propria posizione personale in patria, si imbarcò per la Francia, dove prese il potere. L'esercito francese in Egitto fu poi sconfitto da forze combinate britanniche e turche, e rimpatriato nel 1801 in base a un trattato. 5 C. de la Jonquière, L'Expédition d'Egypte, Paris, 1900, vol. I, pp. 96-98. 6 H. Nicolas, The Dispatches and Letters of Vice Admiral Lord Viscount Nelson, 7 voli., London, 1845, vol. III, p. 17. 7 Ivi, p. 26. 8 Ivi, p. 29. 9 Ivi, p. 13. 10 Ivi, p. 30. 11 B. Lavery, op. cit., p. 124. 12 M. Duffy, British Naval Intelligence and Bonaparte's Egyptian Expedition of 1798, in «Mariner's Mirrar», LIIIIV, 3, agosto 1998, p. 283. 13 Ivi, p. 285. 14 B. Lavery, op. cit., p. 125. 15 Nelson's Letters to his Wife and other Documents 1785-1831, a cura di G.P.B. Naish, London, 1958, pp. 407-409. 16 A.T. Mallon, Life of Nelson, Boston, 1900, vol. I, p. 332. 17 S.E. Maffeo, Most Secret and Confidential, Annapolis, 2000, p. 264.

III.

La conoscenza del luogo: Thomas «Stonewall» fackson nella Shenandoah Valley 1 J. McPherson, Battle Cry of Freedom: The American Civil War, Oxford History of the United States, New York, 1988, pp. 12-13, 318-319. 2 T. Harry Williams, Lincoln and His Generals, London, 1952, pp. 13-14. 3 McPherson, op. cit., pp. 245-246. 4 J. Waugh, The Class of 1846, New York, 1994, p. 264. ' 5 R.G. Tanner, Stonezvall in the Valley, Mechanicsburg, 1996, pp. 3-23. 6 T.H. Williams, op. cit., p. 5. 7 E.B. McElfrish, Maps and Mapmakers ofthe Civil War, New York, 1999, p. 23. 8 The Imperial Gazetteer of India, vol. IV, Oxford, 1907, pp. 481-507. 9 D.W. Meinig, The Shaping of America, 3 voll., New Haven, 1986-1995, vol. II, pp. 161-163. 10 E.B. McElfrish, op. cit, p. 18. 11 C. Duffy, Frederick the Creat, cit., pp. 325-326. Fin dall'antichità le mappe sono state considerate segreti di Stato. Nel XVI secolo Emanuele I, re del Portogallo, minacciò di applicare la pena di morte nei confronti di chiunque fosse stato colto nell'atto di spedire all'estero una qualsiasi carta del viaggio di Cabrai in India. Gli spagnoli avevano già l'abitudine di appesantire le mappe in modo che potessero essere fatte affondare nel caso la nave fosse a rischio di cattura (nel XX secolo la pratica di zavorrare i libri dei codici era diffusa fra tutte le marine occidentali). Quanto al valore della conoscenza dei luoghi, acquisita attraverso la ricognizione quotidiana, cfr. Niccolo Machiavelli, Il Principe, in Opere, a cura di Corrado Vivanti, Torino, Einaudi-Gallimard, 1997, vol. I, pp. 157-158: «[Il Principe deve] assuefare il corpo a' disagi, e parte imparare la natura de' siti... perché, questa t'insegna trovare el nimico, pigliare gli alloggiamenti, condurre gli eserciti, ordinare le giornate, campeggiare le terre con tuo vantaggio». Per questi riferimenti bibliografici devo ringraziare il dottar Paige Newmark del Lincoln College di Oxford. 12 The Imperial Gazetteer of India, vol. IV, cit., p. 499. 13 C.A. Bayly, op. cit, pp. 108,110. 14 E.B. McElfrish, op. cit., p. 22. 15 R.G. Tanner, op. cit., p. 115. 16 E.B. McElfrish, op. cit., p. 29. 17 Ivi, p. 85. 18 V. Esposito, The West Point Atlas of American Wars, 1 voll., New York, 1959, vol. I, mappa 39. 19 T. Roosevelt, Autobiography, New York, 1913, cit. in P.G. Tsouras, Warrior's Words, London, 1992. 20 R.G. Tanner, op. cit., p. 117. 21 T.J. Jackson Papers, Group B, 19 marzo 1862, Virginia Historical Society, Richmond. 22 R.G. Tanner, op. cit., p. 124. 23 M.A. Jackson, Life and Letters of General Thomas J. Jackson, New York, 1892, p. 248. 24 US War Department, War of the Rebellion, IV, 1, pp. 234-235. 25 R.G. Tanner, op.

cit., p. 194. 26 Cit. in ivi, p. 260. 27 Ivi, p. 297. 28 Ibid. 29 Ivi, p. 352. 30 R. Taylor, Destruction and Reconstruction, New York, 1955, p. 76. 31 Ivi, p. 438. 32 Ivi, p. 420.

IV.

Intelligence senza fili 1 P. Kemp (a cura di), Oxford Companion to Ships and the Sea, Oxford, 1976, pp.770-771; Id., Storia della nave, trad. it. Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1979. 2 A. Hezlet, The Electron and Sea Power, London, 1975, p. 6. 3 R.G. Tanner, op. cit., pp. 417-421. 4 Cfr. J. Keegan, La maschera del comando, trad. it. Milano, il Saggiatore, 2003, pp. 222-224. 5 A. Hezlet, op. cit., p. 31. 6 P. Kennedy, Imperial Cable Communications and Strategy, 1870-1914, in «English Historical Review», ottobre 1971, pp. 728-752. 7 D. Kynaston, The City of London, 4 voll., London, 1994-2001, vol. II, pp. 8,40-41. 8 A. Hezlet, op. cit., p. 77. 9 Ivi, p. 68. 10 P. Kennedy, op. cit., p. 741. 11 A. Marder, From the Dreadnought to Scapa Flow, 5 voll., Oxford, 1961-1978, vol. II, pp. 4-5. 12 Ivi, p. 22. 13 Ivi, p. 34. 14 Cit. in J. Steinberg, Il deterrente di ieri. Tirpitz e la nascita della flotta da battaglia tedesca. 1890-1914, trad. it. Firenze, Sansoni, 1968, pp. 146 e 251 («Il memorandum Tirpitz del giugno 1897»). 15 P. Halpern, A Naval History of World War I, Annapolis, 1994, p. 65. 16 C. Burdick, The Japanese Siege of Tsingtau, Hamden, CT, 1976, p. 51. 17 G. Bennett, Naval Battles of the First World War, London, 1968, p. 56. 18 D. Van der Vat, The Last Corsair, London, 1983, p. 41. 19 G. Bennett, Naval Battles of the First World War, cit., p. 77. 20 Ivi, pp. 182-183. 21 Ivi, p. 78. 22 J. Corbett, Naval Operations, 2 voll., New York, 1920, vol. I, p. 305. 23 Cit. in G. Bennett, Naval Battles of the First World War, cit., p. 86. 24 P. Halpern, op. cit., p. 36. 25 Cit. in G. Bennett, Naval Battles of the First World War, cit., p. 92. 26 P. Halpern, op. cit., p. 93. 27 J. Corbett, op. cit., p. 344. 28 Ivi, p. 346. 29 Ivi, p. 349. 30 Ivi, p. 353. 31 Ivi, p. 357. 32 Cit. in D. Van der Vat, op. cit., p. 61. 33 Cit. in ivi, p. 75. 34 G. Bennett, Naval Battles of the First World War, cit., p. 110. 35 Ivi, p. 129. 36 K. Middlenias, Command the Far Seas, London, 1961, p. 194. 37 Ivi, p. 196. 38 Cfr. nota 28.

V.

Creta: i limiti della conoscenza preventiva 1 Cfr. D. Showalter, Tannenberg, Hamden, 1991, p. 170. 2 P. Halpern, op. cit., p. 316. 3 A. Marder, op. cit., vol. III, p. 42. 4 Ivi, pp. 134-137. 5 Ivi, p. 40. 6 P. Halpern,

op. cit., pp. 36-37; ma cfr. anche A. Lambert, The Rules of the Game, London, 1996, p. 49, che mette in dubbio le circostanze; l'episodio era stato certamente riferito da coloro che ne erano a conoscenza come «la miracolosa retata di pesci» (P. Halpern, op. cit., p. 37). 7 S. Singh, Codici & Segreti, trad. it. Milano, Rizzoli, 1999, pp. 45-52. 8 R.E. Weber, Masked Dispatches: Cryptograms and Cryptology in American History, 1775-1900, National Security Agency, 1993, pp. 4344. 9 S. Maffeo, op. cit., p. 83. 10 S. Singh, op. cit., p. 119. 11 S. Budiansky, La guerra dei codici. Spie e linguaggi cifrati nella Seconda guerra mondiale, trad. it. Milano, Garzanti, 2002, pp. 117-121. 12 R. Kippenhahn, Code Breaking, Woodstock, NY, 2000, pp. 28-29. 13 S. Singh, op. cit., p. 135. 14 Ivi, pp. 133-135. 15 Cit. in W. Kozaczuk, Enigma, London, 1984, p. 270. 16 Ivi, p. 277. 17 Ivi, p. 284. 18 Ivi, pp. 22-23, nota 2. 19 Ivi, p. 304. 20 G. Welchman, The Hut Six Story, London, 1982, p. 63. 21 Ivi, p. 71. 22 R. Lewin, Ultra Goes to War, London, 1988, p. 47. 23 S. Budiansky, op. cit., p. 152. 24 G. Welchman, op. cit., pp. 76-77. 25 Cfr. A. Hodges, Storia di un enigma. Vita di Alan Turing (1912-1954), trad. it. Torino, Bollati Boringhieri, 1991, pp. 147-150 e, per Bletchley, 212-316 (cap. IV: «La guerra dei relè»). 26 G. Welchman, op. cit., p. 168. 27 EH. Hinsley et al, British Intelligence in the Second World War, 5 voll., London, 1979-1990, vol. II, pp. 658-611. 28 G. Welchman, op. cit., p. 98. 29 F.H. Hinsley et al, op. cit., vol. II, p. 657. 30 C. MacDonald, The Lost Battle. Crete 1941, London, 1993, pp. 11-12. 31 H. Trevor-Roper (a cura di), Hitler's War Directives, London, 1965, pp. 68-69. 32 A. Beevor, Crete: The Battle and the Resistance, London, 1991, p. 76. 33 Ivi, p. 72. 34 I. Stewart, The Struggle for Crete, Oxford, 1966, p. 58. 35 A. Beevor, op. cit., p. 349. 36 Ivi, pp. 351-352. 37 P. Freyberg, Bernard Freyberg VC, London, 1991. 38 R. Bennett, Ultra and Mediterranean Strategy, 1941-45, London, 1989, pp. 57-58. 39 A. Beevor, op. cit., pp. 346-348. 40 Ivi, p. 105. 41 Ivi, p. 112. 42 Ivi, p. 107. 43 Ibid. 44 C. MacDonald, op. cit., p. 216. 45 Ivi, p. 196. 46 I. Stewart, op. cit., pp. 317-318, 374-375. 47 C. MacDonald, op. cit, p. 203. 48 Ivi, p. 212. 49 R. Bennett, Ultra and Mediterranean Strategy, 1941-45, cit., p. 20. 50 Ivi, p. 19. 51 Ivi, p. 20.

VI.

Midway: il trionfo delle informazioni? 1 H. Strachan, The First World War, vol. I, Oxford, 2001, p. 458. 2 R. Spector, Eagle Against the Sun, London, 1985, p. 42. 3 Ivi, pp. 46-47. 4 H.P. Willmott, Empires in the Balance, London, 1982, p. 71. 5 S. Budiansky, op. cit., pp. 60-62,276. 6 Ivi,

p. 55. 7 Pearl Harbor Revisited. United States Navy Communications Intelligence, 1924-41, Naval Historical Center, Washington Navy Yard, 2001, p. 17. 8 R. Lewin, The American Magic, New York, 1982, p. 42. 9 Pearl Harbor Revisited, cit., appendice A, «Messages Intercepted Between 6 September and 4 December, 1941», pp. 53-65. 10 R. Spector, op. cit., pp. 153-155. 11 H. Shorreck, A Priceless Advantage, Naval Historical Center, Washington Navy Yard, 2001, p. 9. 12 Ivi, p. 11. 13 Ivi, p. 5. 14 Ivi, p. 6. 15 Ivi, p. 8. 16 Ivi, p. 9. 17 Ivi, p. 10. 18 R. Spector, op. cit., p. 166. 19 H. Shorreck, op. cit, p. 10. 20 Ivi, p. 12. 21 A. Marder, Old Friends: New Enemies, The Royal Navy and the Imperial Japanese Navy, vol. II, Oxford, 1990, p. 93. 22 J. Winton, Ultra in the Pacific, London, 1993, p. 58. 23 W. Lord, L'incredibile vittoria, trad. it. Milano, Garzanti, 1969, p. 117. 24 H. Bicheno, Midway, London, 2001, p. 149.

VII.

Informazioni, un fattore come gli altri: la Battaglia dell'Atlantico 1 F.H. Hinsley e A. Stripp, Codebreakers, Oxford, 1993, p. 11. 2 Ivi, p. 12. 3 W. Churchill, La seconda guerra mondiale, parte II, vol. II: Isolati, trad. it. Milano, Mondadori, 1949, pp. 300-301. 4 P. Padfield, Donitz, London, 1964, pp. 101-105. 5 Ministry of Defence, The U-Boat War in the Atlantic, vol. I, London, 1989, p. 1. 6 Ivi, pp. 3-4. 7 J. Terraine, Business in Great Waters, London, 1983, p. 142. 8 Ivi, pp. 618-619. 9 Jane's Fighting Ships, London, 1940, pp. 60-65. 10 J. Terraine, op. cit., pp. 54,119. 11 P. Padfield, op. cit., p. 201. 12 J. Terraine, op. cit., pp. 266-268. 13 F.H. Hinsley et al, op. cit., vol. I, p. 336; vol. II, p. 179. 14 Ivi, vol. II, appendice 4, parti 3 e 6. 15 Ivi, appendice 9, p. 681. 16 Ivi, appendice 19, pp. 751-752. 17 C. Blair, Hitler's U-Boat War, 2 voll., New York, 1996, vol. I: The Hunters, 1939-42, pp. 727-732, 695. 18 D. Kahn, Seizing the Enigma, London, 1991, pp. 211-212. 19 Ivi, cap. XVI, passim. 20 F.H. Hinsley et al, op. cit., vol. III, appendice 8. 21 D. Kahn, op. cit., cap. XX. 22 C. Blair, op. c;f., vol. I, p. 424; vol. II: The Hunted, 1942-45, New York, 1998, p. 712. 23 M, vol. I,p. 421. 24 Ivi, vol. II, pp. 743-744. 25 CiT, vol. I, p. 418. 26 J. Terraine, op. cit., p. 629. 27 C. Blair, op. cit, vol. I, pp. 741-745. 28 Ivi, p. 247. 29 Ivi, vol. II, pp. 791-792; J. Terraine, op. cit., pp. 314-315. 30 C. Blair, op. cit., vol. II, pp. 519-20. 31 J. Terraine, op. cit., p. 619. 32 Ministry of Defence, op. cit., vol. I, pp. 109-18; C. Blair, op. cit., vol. II, appendice 2. 33 D. Kahn, op. cit., pp. 211-213. 34 F.H. Hinsley et al., op. cit., vol. II, appendice 19. 35 C. Blair, op. cit., vol. II, appendice 18. 36 M,pp. 710-711.

VIII.

Intelligence umana e armi segrete 1 D. Irving, Le armi segrete del Terzo Reich, trad. it. Milano, Mondadori, 1968, p.22. 2 F.H. Hinsley et al., op. cit., vol. I, appendice 5. 3 M. Smith, Foley, London, 1999. 4 D. Irving, op. cit., p. 54. 5 P. Wegener, The Peenemiinde Wind Tunnels, New Haven, 1996. 6 Ivi, p. 27. 7 D. Irving, Le armi segrete del Terzo Reich, cit., pp. 55-56. 8 Ivi, p. 60. 9 Ivi, p. 66. 10 P. Wegener, op. cit., p. 10. 11 Ivi, pp. 34-40. 12 B. Collier, The Defence of the United Kingdom, London, 1957, pp. 353-355. 13 D. Irving, op. cit., pp. 199-200. 14 T. Wilson, Churchill and the Prof, London, 1988, pp. 2-4. 15 In inglese, «a mare's nest», titolo originale dell'opera di D. Irving Le armi segrete del Terzo Reich, cit. 16 Ivi, pp. 69, 72. 17 F.H. Hinsley et al, op. cit., vol. III, parte I, p. 369. 18 Ivi, p. 385. 19 Ivi, p. 390. 20 Ibid. 21 IMA, 22th, vol.I,p.57-277. 23 Ivi, vol. III, parte I, p. 389. 24 Ivi, p. 379. 25 Ivi, pp. 391-392. 26 Ivi, p. 402. 27 Ivi, p. 412. 28 Ivi, p. 428. 29 B. Collier, The Battle of the V-Weapons, London, 1964, pp. 45-46. 30 Id., Defence of the United Kingdom, appendici XLV, L. 31 F.H. Hinsley et al, op. cit., vol. III, parte I, p. 446. 32 F.H. Gibbs-Smith, The Aeroplane, London, 1960, cap. XIV. 33 N. Longmate, Hitler's Rockets, London, 1985, p. 187. 34 F.H. Hinsley et al, op. cit., vol. IV, p. 184. 35 M. Howard, Strategic Deception, in F.H. Hinsley et al, op. cit., vol. V, London, 1990, pp. 18-20, 231-241. Va detto che Garbo era sinceramente antitotalitario e fortemente filobritannico. 36 Ivi, p. 12. 37 Ivi, pp. 177-179. 38 Ivi, p. 183. 39 J. Buchan, I trentanove gradini, trad. it. Milano, Rizzoli, 1979, p. 16. 40 F.H. Hinsley et al, op. cit., vol. III, parte I, p. 360. 41 Informazioni private, avute dal professor D.C. Watt. 42 D. Irving, The Virus House, London, 1967, passim.

Epilogo

Contromisure radar in grado di deviare il percorso di un missile simulando un bersaglio più grosso dell'obiettivo. 1 N. West, The Secret War for the Falklands, London, 1997, pp. 20, 37-38. 2 A. Finlan, British Special Forces and thè Falklands Conflict, in «Defence and Security Analysis», dicembre 2002, pp. 319, 332. 3 N. West, op. cit., p. 144. 4 Ivi, pp. 145-147. 5 A. Finlan, op. cit., p. 826. 6 M. Hastings e S. Jenkins, The Battle for the Falklands, London, 1983, p. 316.

Conclusione 1 Il segreto di Ultra è stato rivelato per la prima volta nel 1974 nel libro di F.W. Winterbotham (Ultra secret. La macchina che decifrava i messaggi segreti dell'Asse, trad. it. Milano, Mursia, 1976). Winterbotham, un ufficiale in servizio permanente dell'aeronautica, era stato capo della sezione aeronautica dell'Mló (il Secret Intelligence Service o SIS) e si era trasferito a Bletchley nel 1939. Il motivo per cui gli fu permesso di pubblicare il libro - che contiene notevoli inesattezze - è che negli ambienti ufficiali si temeva che la storia venisse comunque a galla. In Polonia, dove gli attacchi a Enigma erano iniziati prima del 1939, erano in corso di pubblicazione articoli che descrivevano i successi polacchi, e si sospettava che ben presto sarebbero seguite rivelazioni su Bletchley. 2 Reinhard Gehlen è diventato famoso quale capo della Sezione 12 dello stato maggiore generale tedesco, Armate Straniere Est, che raccoglieva informazioni sull'Armata Rossa. Tuttavia, poiché Hitler non amava le brutte notizie, e Gehlen non riuscì a fargliele accettare, non può essere considerato un grande ufficiale addetto alle informazioni, nonostante fosse molto efficiente. Dopo il 1945 l'Organizzazione Gehlen fu adottata dagli americani quale fonte di informazioni durante la guerra fredda. Si trasformò in seguito nel servizio informazioni estere della Germania Ovest, il Bundesnachrichtendienst. Bacler d'Albe divenne famoso quale ufficiale addetto alle informazioni di Napoleone. Questi, però, al pari di Wellington, soleva esercitare in proprio tale ruolo. Viaggiava con un compatto mobiletto archivio che custodiva le informazioni essenziali, intelligentemente costruito in modo che su ogni sportello fosse possibile apporre un'indicazione sintetica del contenuto dei diversi comparti. Per Gehlen cfr. D. Kahn, Hitler's Spies, New York, 1978. 3 Cfr. A. Boyle, The Climate of Treason, Pive Who Spiedfor Russia, London, 1979. Benché ormai un po' datato, continua a fornire la miglior descrizione del carattere dei doppiogiochisti universitari. 4 Per forze esotiche quali gli Iraq Levies, la

Hadrami Bedouin Legion e i Somaliland Scouts cfr. J. Lunt, Imperial Sunset, Frontier Soldiering in the 20th Century, London, 1981. Vi sono numerose storie sull'esercito indiano, ma una moderna e interessante è quella del generale S. Menezes, Fidelity and Honour, New Delhi, 1993, il quale ha prestato servizio nell'esercito indiano prima e dopo l'indipendenza. 5 Cfr. A. Clayton, France, Soldiers and Africa, London, 1988. 6 Cfr. M. Binney, The Women Who Lived for Danger, London, 2002. 7 Cfr. J. Horne e A. Kramer, German Atrocities 1914, New Haven-London, 2001, appendice I. 8 Cfr. Rudyard Kipling, Stalky e C. Romanzo, trad. it. Sesto San Giovanni, Casa per Edizioni Popolari, 1933, p. 348: «E ci saranno sorprese il giorno che scoppierà qualcosa di grosso ... Immaginate uno Stalky scatenato nella parte meridionale dell'Europa con una quantità sufficiente di Sikh e un bottino soddisfacente in prospettiva». Stalky si ispirava al compagno di scuola di Kipling, Dunsterville, che, con il grado di generale, nel corso della prima guerra mondiale guidò un intervento sensazionale nel Caucaso. Cfr. J. Horne e A. Kramer, op. cit., appendice I. 9 D. Kahn, Seizing the Enigma, cit., p. 91. BIBLIOGRAFIA SCELTA Le fonti principali di questo libro sono indicate nelle note. La presente bibliografia comprende alcune opere di carattere più generale sull'intelligence che l'autore ha trovato particolarmente interessanti e affidabili. Fra queste non compaiono molti dei libri citati in genere nelle bibliografie sull'argomento, perché troppo spesso si tratta di testi sensazionalistici o di semplici raccolte di pettegolezzi o di congetture sul mondo dello spionaggio. Sono escluse anche gran parte delle biografie e autobiografie di agenti informativi o dei loro controllori, in quanto raramente attendibili. Beesly, Patrick, Very Special Intelligence. The Story of the Admiralty's Opemtional Intelligence Centre 1939-45, London, 1977. Durante la seconda guerra mondiale l'autore ha lavorato nell'Operational Intelligence Centre (OIC), e quest'opera, dotta e attendibile, fornisce un'ottima descrizione dei suoi metodi e dei suoi risultati. Non tratta delle operazioni nel Mediterraneo e nel Pacifico. Bennett, Ralph, Ultra in the West. The Normandy Campaign, 1944-45, London, 1979; Ultra and Mediterranean Strategy, London, 1989. L'autore, dopo essersi laureato in storia a Cambridge, ha lavorato - dal febbraio 1941 fino al termine della guerra - a Bletchley Park nella Hut 3, l'ufficio preposto all'interpretazione delle intercettazioni decifrate del traffico dell'esercito e dell'aeronautica tedeschi. Egli ha voluto dimostrare nel dettaglio come le intercettazioni

abbiano influenzato la condotta delle operazioni belliche, un compito arduo svolto con successo. I suoi libri sono tra i più originali e validi sul «segreto di Ultra». Dopo la guerra è tornato a Cambridge, dove è poi diventato rettore del Magdalene College. Boyle, Andrew, The Climate of Treason. Five Who Spied For Russia, London, 1979. Scrittore di professione più che storico, l'autore merita attenzione per la sua eccezionale capacità di descrivere il carattere degli individui e l'ambiente sociale in cui operano. I suoi ritratti delle «spie di Cambridge» (Burgess, Maclean e Philby in particolare) sono molto convincenti, così come la ricostruzione delle loro abitudini pubbliche e private. Anche se ormai un po' datata, e in alcuni passi imprecisa, si tratta di un'opera indispensabile per comprendere l'attrazione esercitata dal comunismo sovietico sui laureati britannici prima e dopo la seconda guerra mondiale. Calvocoressi, Peter, Top Secret Ultra, London, 1980. L'autore, membro della comunità greca in Gran Bretagna, dopo aver studiato a Eton e a Oxford è stato ufficiale della Royal Air Porce a Bletchley dal 1940 al 1945. Le sue memorie sono utili soprattutto perché forniscono una precisa descrizione dell'attività quotidiana nel centro di decrittazione britannico. Chapman, Guy, The Dreyfus Trials, New York, 1972. Uno studio meticoloso, condotto da uno storico professionista, del più famoso scandalo spionistico che scoppiò a cavallo fra il XIX e il XX secolo. Una lunghissima indagine su un sospetto traditore resta un esempio concreto di come non si deve condurre un'operazione di controspionaggio. L'autore era più uno studioso di storia francese che dei servizi segreti, ma la sua opera è di grande importanza per le agenzie di intelligence di tutto il mondo. Clark, Ronald, The Man Who Broke Purple. The Life of the World's Greatest Ctyptologist Colonel William F. Friedman, London, 1977. L'autore è stato definito da David Kahn, il principale storico dell'intelligence, «il più grande esperto di crittologia del mondo». Il suo successo nello svelare il segreto della macchina cifrante giapponese, denominata dagli americani «Purple», poco prima dello scoppio della seconda guerra mondiale, è stato uno dei più importanti eventi di crittoanalisi di tutti i tempi. Subito dopo egli ebbe un grave esaurimento nervoso, dal quale però si riprese, tanto da diventare il capo consulente tecnico della National Security Agency, il principale servizio di codifica e cifra degli Stati Uniti. Clayton, Aileen, The Enemy Is Listening, London, 1980. L'autrice, ufficiale della Women's Auxiliary Air Force, ha lavorato nel corso della seconda guerra mondiale al Servizio Y mediorientale, l'organizzazione che intercettava e interpretava le

trasmissioni «di basso livello» sul campo di battaglia. Nonostante la sua grande importanza, Y è in genere trascurato, e questo è uno dei pochi libri sull'argomento. Cruickshank, Charles, SOE in the Far East, Oxford, 1983; SOE in Scandinavia, Oxford, 1986. Lo Special Operations Executive era l'organizzazione sovversiva creata da Winston Churchill per «mettere a ferro e fuoco l'Europa». In seguito ne furono costituite sezioni in Scandinavia e in Estremo Oriente, la cui attività è descritta dall'autore in questi resoconti semiufficiali. Davidson, Basil, Scene della guerra antifascista, trad. it. Milano, Rizzoli, 1981. L'autore ha prestato servizio quale ufficiale del SOE sia presso il suo quartier generale mediterraneo del Cairo sia sul carrlpo in Ungheria, Italia e Iugoslavia. Nettamente schierato a sinistra, ebbe un ruolo decisivo nel trasferimento degli aiuti dai cetnici monarchici ai partigiani comunisti di Tito nella Iugoslavia occupata dai tedeschi. Il suo racconto ci illumina sulla facilità con cui l'appoggio alla «sovversione» a breve termine porti a fomentare guerre civili e atrocità, con deplorevoli risultati a lungo termine. Deakin, Frederick William, La montagna più alta. L'epopea dell'esercito partigiano iugoslavo, trad. it. Torino, Einaudi, 1972. L'autore, divenuto poi baronetto e direttore del St Antony's College di Oxford, è stato ufficiale di collegamento per conto del SOE con i partigiani di Tito. Il suo famoso libro è sia una meravigliosa storia di avventura, nella tradizione di T.E. Lawrence, sia una terribile descrizione della spietatezza comunista nell'ampliare i conflitti interni al fine di ottenere vantaggi politici nel dopoguerra. Deakin, Frederick William e Storry, G. Richard, Il caso Sorge, trad. it. Torino, Einaudi, 1966. Richard Storry, allievo del St Antony's College nel periodo della direzione di Deakin, era uno storico del Giappone e durante la guerra è stato un ufficiale dell'intelligence esperto in lingua giapponese in Estremo Oriente. Questo studio sulla più importante spia sovietica che ha operato nei paesi dell'Asse nel corso della seconda guerra mondiale mostra la limitata utilità degli agenti segreti, anche dei meglio infiltrati. Foot, Michael R.D., SOE in France. An Account of the Work of British Special Operations Executive in France, 1940-44, London, 1966. Il libro è la storia ufficiale dello Special Operations Executive in Francia, raccontata da un docente di storia che nel corso della seconda guerra mondiale ha prestato servizio quale agente del SIS. Fornisce una descrizione dettagliata delle operazioni di tutte le reti del SOE in Francia e delle loro affiliazioni politiche, che erano assai complesse. Nonostante la sua dotta obiettività, giunge a conclusioni che enfatizzano il

contributo militare dato dalla resistenza francese alla vittoria anglo-americana in Francia nel 1944. Garlinski, Józef, Intercept, London, 1979. L'autore è comprensibilmente preoccupato di mostrare i risultati d'avanguardia ottenuti dai suoi compatrioti polacchi nel decrittare il traffico Enigma prima dell'inizio della seconda guerra mondiale, e come il loro lavoro abbia contribuito ai successi di Bletchley. Giskes, Hermann, London Calling North Pole, London, 1953. L'autore è stato l'ufficiale del controspionaggio tedesco responsabile della cattura e della «riconversione» degli agenti olandesi del SOE paracadutati nell'Olanda occupata dai nazisti negli anni fra il 1940 e il 1943. In una campagna di controspionaggio che ha avuto un notevole successo, i tedeschi hanno catturato quasi tutti gli agenti al momento del loro arrivo e li hanno convinti a ritrasmettere sotto dettatura informazioni in Gran Bretagna. Il «gioco inglese», come lo chiamavano i tedeschi, ha messo a dura prova le relazioni fra Olanda e Gran Bretagna durante la guerra e nei primi anni del dopoguerra. L'episodio è stato ora completamente chiarito e raccontato da Michael R.D. Foot in SOE in the Netherlands (London, 2002). Handel, Michael (a cura di), Leaders and Intelligence, London, 1989. L'autore, docente presso lo US Army War College, è un prolifico scrittore e giornalista che si occupa in particolare di informazione operativa. Inoltre ha curato la raccolta dei contributi dei principali scrittori di intelligence, come per esempio Christopher Andrew, docente di Cambridge. Tutte le sue opere, fra cui War, Strategy and Intelligence (London, 1989) e Intelligence and Military Operations (London, 1990), contengono materiale di valore, riferito sia al passato sia al presente. Hinsley, Francis Harry con E.E. Thomas, C.F.G. Ransom e Roy Clement Knight, British Intelligence in the Second World War. Its Influence on Strategy and Operations, London, vol. I, 1979; vol. II, 1981; vol. III, parte I, 1984, parte II, 1988; vol. IV, 1990; vol. V, 1990 (vedi Howard). Questi cinque volumi, che costituiscono in pratica la storia ufficiale dell'intelligence britannica durante la seconda guerra mondiale, sono la pubblicazione più importante sull'argomento esplicitato nel sottotitolo, ovvero come l'intelligence influisce sul processo decisionale in tempo di guerra. L'opera tratta in sostanza ogni argomento del settore, compreso il modo in cui è stato violato il traffico Enigma, come lavorava Ultra, come devono essere valutati i successi e i fallimenti dell'intelligence britannica in confronto a quelli dei suoi nemici, e come l'intelligence ha influito complessivamente sull'esito della guerra. Il lavoro di Hinsley, che è stato

ingiustamente criticato come se fosse stato compiuto «da un comitato per un comitato», è un'opera del massimo valore e interesse. Hinsley, Francis Harry e Stripp, Alan (a cura di), Codebreakers. The Inside Story of Bletchley Park, Oxford, 1993. Affascinante raccolta di trentun saggi scritti da «iniziati» di Bletchley su vari argomenti, dal metodo di funzionamento del sistema di guardia all'istituzione delle famose Hut. Un complemento essenziale alla storia ufficiale di Hinsley. Howard, Michael Eliot, Strategic Deception, London, 1990. Quinto e ultimo volume della grande opera di Hinsley, scritto dal principale storico militare britannico del XX secolo, è un avvincente racconto dei tentativi britannici di ingannare il nemico, che registrarono qualche successo, durante la campagna tedesca delle armi segrete. James, William, The Eyes of the Navy. A Biographical Study of Admiral Sir Reginald Hall, London, 1955. All'ammiraglio Hall, noto nella Royal Navy con il soprannome di «Blinker» (ammiccante) a causa di un tic nervoso, si deve la creazione di un'organizzazione d'intelligence di enorme successo nota come OB 40 (Old Admiralty Building Room 40), grazie alla quale l'Ammiragliato britannico ottenne il completo dominio informativo sul suo omologo tedesco nel corso della prima guerra mondiale. I risultati raggiunti dall'OB 40 furono in seguito compromessi dalla presuntuosa rivelazione dei suoi successi, in particolare nel campo della crittoanalisi, negli anni fra le due guerre. Jones, Reginald Victor, The Wizard War. British Scientific Intelligence 1939-45, London, 1978. L'autore, un giovane scienziato civile, si guadagnò i favori di Winston Churchill durante e dopo la Battaglia d'Inghilterra per aver scoperto che la Luftwaffe usava i radiosegnali per guidare i suoi bombardieri sugli obiettivi britannici. L'«uomo che sconfisse i radiosegnali» assunse sempre maggior importanza, fino a mettere in difficoltà Lord Cherwell nella disputa sulla minaccia delle armi V nel 1944. Il suo resoconto sull'intelligence scientifica è una delle più notevoli storie personali della guerra, anche se non rivela come cadde in disgrazia dopo il 1945. Kahn, David, La guerra dei codici. La storia dei codici segreti, trad. it. Milano, Mondadori, 1969. Il libro è una vera e propria enciclopedia della crittoanalisi, che surclassa ogni altra pubblicazione in questo campo. L'edizione originale fu pubblicata prima della rivelazione del segreto di Enigma e quella emendata colma questa lacuna. La sua ponderosità (1181 pagine) e densità possono spaventare il lettore occasionale, che però non deve assolutamente lasciarsi scoraggiare. -, Hitler's Spies. German Military Intelligence in World War II, New York,

1978. Il titolo è fuorviante. Il libro è uno studio di come l'organizzazione dell'intelligence militare tedesca ha operato sul campo, ed è un raro esempio dello sforzo compiuto da un esperto di mettere in relazione le informazioni disponibili con i risultati operativi. Lewin, Ronald, Ultra Goes to War, London, 1978. Il libro, pubblicato quattro anni dopo The Ultra Secret di Frederick W. Winterbotham (vedi), che rivelò per primo il segreto di Bletchley, era un tentativo di correggerne i principali errori e di valutare i risultati di Ultra in un contesto più ampio. Resta un'ottima testimonianza della storia di Bletchley. McLachlan, Donald, Room 39. A Study in Naval Intelligence, London, 1968. Nonostante sia stato pubblicato prima della rivelazione del segreto di Ultra, e abbia quindi potuto indicare Bletchley unicamente come «Stazione X», è stato definito «uno dei migliori libri sull'intelligence». Si tratta della descrizione del lavoro della Naval Intelligence Division nel corso della seconda guerra mondiale fatta da uno dei suoi ufficiali. Masterman, John Cecil, Il doppio gioco della spia, trad. it. Milano, Rizzoli, 1973. L'autore, un docente di Oxford che nel dopoguerra è diventato rettore del Worcester College, nel periodo bellico ha presieduto il Twenty Committee o «Doppia Croce» (XX), organo addetto alla manipolazione delle informazioni allo scopo di ingannare il nemico. Il suo risultato più importante fu di indurre in errore i tedeschi circa i successi della loro campagna delle armi segrete nel 1944-45. Powers, Thomas, The Man Who Kept the Secrets. Richard Helms and thè CIA, New York, 1979. La biografia di un direttore della Central Intelligence Agency dal 1966 al 1972 sotto la presidenza di Johnson e Nixon, scritta da un vincitore del premio Pulitzer, è anche la storia della CIA dai suoi primi anni. Dal tono pacato e dall'approccio obiettivo, fornisce preziose informazioni non solo sulle procedure e sulle operazioni dell'intelligence, ma anche sulla sua influenza sulla politica e sul processo decisionale. Sweet-Escott, Bickam, Baker Street Irregular, London, 1965. L'autore, laureatosi al Balliol College di Oxford come Peter Calvocoressi, ha occupato diverse posizioni nel comando del SOE, di cui descrive in modo spiritoso e convincente metodi e personaggi. Trevor-Roper, Hugh, The Philby Affair. Espionage, Treason and Secret Services, London, 1968. L'autore, divenuto in seguito professore regio di storia moderna a Oxford e a Peterhouse, Cambridge, e insignito del titolo di Lord Dacre, ha conosciuto bene Philby e, pur essendo stato anch'egli solo un ufficiale dell'intelligence di grado subalterno, fornisce un ritratto raffinato e penetrante del suo ex collega. Il libro comprende anche

un saggio sull'ammiraglio Canaris, capo dell'Abwehr tedesca durante la seconda guerra mondiale. Tuchman, Barbara, The Zimmermann Telegram, New York, 1958. Questo piccolo libro ha creato la fama della storica americana. Il suo racconto di come l'Ammiragliato britannico decifrò il traffico diplomatico tedesco nel 1917, e scoprì i tentativi di convincere il Messico ad attaccare gli Stati Uniti (cosa che portò l'America a entrare in guerra al fianco degli Alleati), è un capolavoro di storia dell'intelligence. Nonostante sia parzialmente incompleto, resiste alla prova del tempo. Welchman, Gordon, The Hut Six Story, London, 1982. Nel 1939 Welchman era docente universitario di matematica al Sidney Sussex College di Cambridge, uno dei numerosi professori reclutati all'inizio del conflitto per alimentare Bletchley. Si dimostrò molto abile nell'attaccare Enigma e fu determinante nel riorganizzare Bletchley per poter affrontare la guerra totale. Il suo libro, oltre a essere del tutto autorevole, fornisce anche la descrizione più completa di come funzionava Enigma e di come Bletchley riuscì progressivamente a violarla. Si tratta di un libro indispensabile. Winterbotham, Frederick W., Ultra secret. La macchina che decifrava i messaggi segreti dell'Asse, trad. it. Milano, Mursia, 1976. L'autore, un ufficiale in servizio permanente dell'aeronautica che aveva prestato servizio nel SIS, durante la guerra fu assegnato alla sezione aerea di Bletchley. Sembra che abbia avuto l'autorizzazione a pubblicare questo volume, il primo in inglese a rivelare il segreto di Ultra (nonostante Trevor-Ropert vi avesse già fatto cenno), perché il governo temeva che il segreto stesse per essere infranto dai polacchi. Basato in gran parte su ricordi personali, il libro contiene molti errori sia di sostanza sia di interpretazione. Wohlstetter, Roberta, Pearl Harbor, Warning and Decision, Stanford, 1962. L'analisi dell'autrice su come il Giappone riuscì a organizzare con successo un attacco a sorpresa contro Pearl Harbor nel dicembre 1941 è meticolosa ed esaustiva. Il suo libro è molto apprezzato dagli esperti di intelligence e, anche se non scevro di difetti, rimane lo studio più valido sulle fasi preliminari dello scoppio della guerra nel Pacifico. RINGRAZIAMENTI Per tutta la mia vita professionale ho cercato di evitare il mondo dell'intelligence, e per una buona ragione: quale giovane docente di storia militare presso la Royal Military Academy di Sandhurst, mi è sempre stato detto che qualsiasi contatto con i servizi informativi, in particolare quelli stranieri ma anche i nostri, mi avrebbe procurato una riprovazione ufficiale (avrei dovuto rispondere, cosa che non feci, che non possedevo alcuna

informazione che potesse essere del minimo interesse per qualsiasi ufficiale dell'intelligence dotato di buon senso). Più tardi, in qualità prima di corrispondente e poi di caporedattore militare del «Daily Telegraph», decisi che interessarsi alle agenzie informative era poco saggio dato che in quel periodo, grazie alle letture, alle conversazioni e a qualche piccola osservazione personale, ero giunto alla conclusione che chiunque entri in contatto con quel mondo ritenendo di poterlo usare a proprio vantaggio rischia seriamente di esserne usato. Continuo a pensarla allo stesso modo. Ciononostante, e forse inevitabilmente - data la mia attività prima al ministero della Difesa, poi nel giornalismo e infine come storico militare -, nel corso degli anni ho conosciuto più appartenenti ai servizi informativi di quanti avessi voluto incontrarne. Alcuni dei miei allievi a Sandhurst sono diventati ufficiali dell'intelligence, e uno di loro è morto, eroicamente, per mano dell'Irish Republican Army. Qualche mio collega di università ha prestato servizio nelle forze speciali, che sono in stretti rapporti con le organizzazioni informative e spesso agiscono come loro braccio esecutivo. La vita accademica, per quanto possa sembrare strano, mi ha messo talvolta in contatto con i servizi segreti, anche se, devo ammetterlo, più con la sezione analitica che con quella operativa. Fleet Street - dove si trovavano gli uffici del «Daily Telegraph» quando vi entrai nel 1986 - aveva allora, e ha tuttora, relazioni informali con i servizi d'intelligence, sicché all'inizio fui esortato a conoscere quelli che venivano chiamati «i contatti». Il primo dal quale fui mandato era anche il più importante, l'allora direttore del Joint Intelligence Committee, l'ente che sovrintende al lavoro del Secret Intelligence Service (MI6) e del Security Service (MI5), impegnati rispettivamente nell'ambito informativo estero e interno. Era previsto che lo incontrassi in uno dei più rinomati club per soli uomini di Londra. Non mi fu detto come avrei potuto riconoscerlo. Mi ricordavo però, dai romanzi di John Le Carré - un altro con il quale Fleet Street mi avrebbe messo in contatto -, che un buon agente siede sempre nell'angolo della stanza dal quale può osservare l'ingresso e da dove può accedere a due diverse uscite. Così, appena entrato, lo individuai subito. In seguito ho conosciuto il capo dell'MI6 e, molto tempo dopo, l'allora capo dell'Mi5, Stella Rimington. Non ho esitazioni a farne il nome perché, dopo essere andata in pensione, ha voluto a tutti i costi pubblicare le sue memorie, provocando l'indignazione di alcuni colleghi. L'ho incontrata insieme al mio allora direttore e grande amico Max Hastings, che mi aveva invitato a pranzare con loro, forse per

rassicurarla che il mio non era un tentativo di ottenere delle informazioni. In quella circostanza ebbi la netta sensazione di fare da terzo incomodo e, comunque, non partecipai granché alla conversazione. Qualche giorno più tardi Max, indignato, mi bloccò in ufficio: «Sai che cosa mi ha appena raccontato un amico? La mattina dopo il nostro pranzo, Stella ha spedito il succo di ciò che ci siamo detti all'e-mail di Whitehall. Ti rendi conto?». Pensai subito al classico processo mentale dei dipendenti pubblici. «Certo, perfettamente» risposi. «Ha anticipato una possibile rappresaglia. I dipendenti governativi sono terrorizzati dall'accusa di collusione con il nemico.» Nel complesso ho trovato che i servizi informativi americani sono i più umani. Durante un convegno mi capitò di imbattermi in un tipo geniale che conosceva il mio lavoro di storico militare e mi chiese quale fosse l'aspetto che mi piaceva di più. «L'analisi dell'ordine di battaglia» risposi senza esitazione (l'ordine di battaglia è l'elenco delle unità impegnate in un'operazione, spesso incredibilmente difficile da stabilire). «Davvero?» chiese. Qualche tempo dopo ricevetti un messaggio in cui mi diceva di essere il responsabile della formazione dei dipendenti governativi americani, per i quali l'ordine di battaglia era un tema di grande importanza. Potevo recarmi a Washington a tenere una conferenza sull'argomento? Saltò fuori che Washington era Langley, Virginia, e che i dipendenti governativi erano gli allievi analisti della Central Intelligence Agency, ovvero coloro che elaborano le informazioni raccolte da un'altra sezione dell'agenzia, gli agenti sul campo. La mia prima conferenza fu un successo. Invitato a tenerne una seconda, mi ritrovai nella sede centrale della CIA, dove venni affidato a un ufficiale di scorta. Rimasi colpito dall'attenzione che l'agenzia dedicava ai dettagli. «Le servirà un lasciapassare» mi disse l'ufficiale, mettendomi davanti al naso un foglio da firmare. Conteneva più informazioni personali sul sottoscritto di quante sarei riuscito a scriverne io sul momento. «Incontreremo il direttore» mi annunciò «ma non subito. Prima beviamoci un caffè.» Svoltammo l'angolo. A gestire il bar era una coppia di ciechi. «Adesso andiamo nell'ufficio del direttore.» Si avviò con passo sicuro lungo le scale. A un certo punto, però, la sua sicurezza sembrò vacillare. Si fermò per chiedere qualcosa a uno che passava di lì. «È il piano sbagliato» disse con un po' d'imbarazzo. Quando finalmente giungemmo a destinazione - le porte erano tutte uguali, con minuscole targhette su cui erano scritti dei nomi -, entrammo in un'anticamera affollata da giovanotti muscolosi con rigonfiamenti sotto le ascelle. «Il direttore la sta aspettando»

mi disse uno di loro. Entrai nella stanza attigua. Un uomo corpulento - che, come venni a sapere dopo, era William Casey, il direttore della CIA - mi indicò una sedia e iniziò a parlare. A quel punto mi ero fatto l'idea, basata unicamente sull'intuito, che la CIA desiderasse dire qualcosa al «Daily Telegraph», ma il problema era che non riuscivo a capire cosa. Avvicinai la sedia alla scrivania di Casey, che continuava a parlare in modo per me incomprensibile. Mi avvicinai ancora di più. Alla fine mi resi conto che non stava parlando dell'intelligence odierna, bensì di storia militare. Aveva letto i miei libri e voleva discutere di tecniche, dato che anch'egli era un autore. Comunque stentavo sempre a capire ciò che diceva. Infine, per farmi chiaramente intendere che il tempo era scaduto, si alzò dalla scrivania, prese un libro dallo scaffale, vi scrisse sopra qualcosa e, consegnandomelo, mi congedò. Il libro era Where and How the War Was Fought, una storia quanto mai avvincente della Rivoluzione americana raccontata in base alla geografia dei luoghi. La cordiale dedica diceva che i miei libri gli erano stati utili per scriverlo. Leggermente confuso, ritornai nel corridoio. Vi trovai il mio ufficiale e numerosi altri agenti di grado elevato della CIA. «Che cosa le ha detto?» fu la domanda collettiva. «A dire il vero, non ho capito» risposi. Tutti si misero a ridere. Avevo azzeccato la risposta. Seppi in seguito che il direttore era soprannominato «Mumbles» (borbottii) e descritto come «l'unico uomo di potere che non ha bisogno di un telefono crittato». L'ultimo mio incontro con il mondo dell'intelligence che devo citare è stato più complesso e, forse, più minaccioso, anche se sarebbe fuorviante insinuare che sia stato realmente pericoloso. Negli anni Ottanta allacciai rapporti con la rivista americana «Atlantic Monthly», all'epoca il periodico che, in assoluto, pagava meglio i collaboratori. Per conto suo andai in Libano durante la guerra civile e poi sul confine nordoccidentale dell'Afghanistan durante l'invasione russa. La ragione per la quale accettavo tali incarichi era semplice: i miei quattro figli frequentavano scuole costose e il compenso che mi veniva corrisposto, 10.000 dollari ad articolo, serviva a coprire quelle spese. L'ultimo pezzo che scrissi per l'«Atlantic» fu un rapporto sulla situazione della sicurezza in Sudafrica, poco prima della fine dell'apartheid. Gli accordi furono presi dalla rivista, che aveva contatti in loco. Ne fui felice, perché ero ancora membro del corpo docente della Royal Military Academy di Sandhurst e, anche se il mio viaggio si sarebbe svolto durante le vacanze, sapevo bene che non avrei dovuto visitare per conto di una rivista straniera un paese che non apparteneva al

Commonwealth senza un permesso ufficiale, che non avevo avuto né peraltro avevo richiesto. Mi fu detto che qualcuno sarebbe venuto a prendermi al mio arrivo. Quando atterrai all'aeroporto Jan Smuts, fui l'unico passeggero la cui valigia era andata persa. Denunciai lo smarrimento e, con la mia guida, mi diressi a Pretoria. Nel corso della settimana successiva, durante la quale mi comprai dei vestiti per sostituire quelli andati persi, visitai il Voortrekker Monument, il comando della la Light Horse e il ministero della Difesa, dove un commodoro della marina nazionale mi tenne un briefing. Andai anche a pranzo al Pretoria Club con l'ex capo dell'intelligence sudafricana, generale du Toit, il quale mi chiese con nonchalance: «Lavora ancora a Sandhurst?». Sentii un brivido lungo la schiena. Pensavo di viaggiare come giornalista freelance, ma evidentemente lui era di parere diverso. All'improvviso la scomparsa della valigia aveva un senso. Alla fine il bagaglio ricomparve alla centrale di polizia di Johannesburg, il giorno prima della mia partenza. Nelle settimane successive dimenticai la stranezza di quell'episodio. Poi, uno o due mesi più tardi, ricevetti una telefonata da una persona del ministero della Difesa, che mi invitava a pranzo. Forse non avevo ascoltato con attenzione, in ogni caso giunsi alla conclusione che chi aveva chiamato appartenesse alla Defence Intelligence Agency, un ente non segreto e che mi era stato molto utile per avere informazioni quando scrivevo di guerre in remote parti del mondo. Organizzammo l'incontro. L'uomo del ministero era un giovane imponente, elegante, di buone maniere e dal buon accento, insomma quello che la mia generazione definirebbe un tipo mellifluo. Dopo i convenevoli, gli dissi che mi faceva molto piacere conoscere qualcuno della DIA, una fonte tanto utile. Aggrottò leggermente la fronte. Doveva esserci stato un equivoco. «Non sono della Defence Intelligence Agency» affermò. Senza specificare quale, mi confidò di appartenere a un'altra agenzia. Capii immediatamente che si trattava di un agente del Secret Intelligence Service (MI6). Mi chiesi cosa diavolo volesse da me. La mia curiosità fu presto soddisfatta. Con notevole franchezza mi disse di avermi già conosciuto, dato che aveva frequentato Sandhurst, che riteneva di potersi fidare di me e che aveva letto su «Atlantic Monthly» il mio articolo sul Sudafrica, il suo paese d'interesse dove si recava spesso. Allarmato, mi lasciai sfuggire la domanda: «Sanno chi è lei?». Imperturbabile, rispose: «Conoscono alcuni dei miei nomi. Spero non tutti, perché questo vorrebbe dire vent'anni». Mentre cercavo di afferrare il concetto, proseguì: «Ho trovato molto interessanti i resoconti

delle sue interviste in Sudafrica. Pensa di poter tornare laggiù e fare altre domande? Le direi io che cosa chiedere. Tutto pagato, ovviamente». Mi lasciò senza parole, e così rimasi per un po'. Alla fine del pranzo si accomiatò con una domanda: «Ritiene di dover parlare di questa conversazione con il suo direttore?». Riacquistai la parola: «Ci può scommettere». Quando tornai in ufficio, Max esplose: «John, vedi di non averci nulla a che fare. Non hai nemmeno frequentato il corso per spie. Ti mangerebbero in insalata». Ero già giunto alla medesima conclusione. Così finì il mio primo e unico incontro con i veri servizi segreti. Non ho alcun rimpianto che i nostri rapporti siano terminati in quel modo. So per certo di non possedere nessuna delle qualità necessarie, coraggio e sicurezza in me stesso in primo luogo, per lavorarvi in modo proficuo. D'altro canto sono contento di aver incontrato alcuni che ne sono dotati. Non citerò i loro nomi, ma posso dire che fra coloro ai quali sono stato presentato durante i miei saltuari approcci con il mondo dello spionaggio vi è uno dei più elogiati «traditori» del XX secolo. Ha servito l'Occidente con grandi rischi per la sua vita, ed è una persona affascinante e deliziosa. Tuttavia, al suo riguardo condivido i sentimenti di mia moglie, nel cui animo brucia il vero fuoco del patriottismo britannico. «Mi piace» disse dopo il nostro unico incontro «ma non riesco a cancellare il fatto che ha tradito il suo paese. Preferirei morire piuttosto di diventare una traditrice.» Va quindi a lei, alla mia amata Susanne, il mio primo ringraziamento. Il secondo va ai nostri figli, generi e nuore, Lucy e Brooks Newmark, Tom e Pepi, Matthew e Rose, per l'aiuto e il sostegno che mi hanno dato e per aver fatto entrare nella nostra vita i loro magnifici bambini Benjamin, Sam, Max, Lily, Zachary e Walter. Un grazie particolare alla mia insostituibile assistente Lindsey Wood, ai miei editor Anthony Whittome, Simon Master, Ash Green e Will Sulkin, alla geniale ricercatrice iconografica Anne-Marie Ehrlich e, poiché la geografia è la chiave della storia militare, al bravissimo cartografo Reginald Piggott. Desidero rispettosamente ringraziare anche Alan Judd, John Scarlett, Sams Smith, George Àllen, William Casey, Bill Gates, Percy Cradock, Anthony Duff, Jeremy Phipps, John Wilsey e, fra i miei colleghi del «Daily Telegraph», Charles Moore, Michael Smith e Kate Baden. Infine, un grazie di cuore al mio agente letterario, Anthony Sheil. Da ricco giovanotto, prima ha tentato la fortuna scommettendo sui cavalli. Poi si è messo a puntare sugli autori, fra i quali gli sono grato di avermi incluso.

Non dimenticherò mai quello che mi ha detto dei cavalli: «Non se ne sa mai abbastanza». Potrebbe essere l'epigrafe di questo libro.

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library